JAMES HOLLAND

EL AUGE DE ALEMANIA

LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL EN OCCIDENTE 1939-1941

«James Holland es el mejor de la nueva generación de historiadores de la Segunda Guerra Mundial.»
SEBASTIAN FAULKS





«El auge de Alemania *no olvida la dimensión humana del conflicto y sus páginas están llenas de testimonios de primera mano tanto de combatientes como de civiles.*»
JACINTO ANTÓN, *EL PAÍS*

«Historia narrativa en estado puro. El éxito de James Holland radica en su estilo y en un punto de vista genuinamente nuevo sobre los hechos. Un logro excepcional y una narración épica.»
WALL STREET JOURNAL

«Holland teje con habilidad una historia nueva del principal conflicto del siglo XX que disfrutarán tanto el público general como los apasionados de la historia.»
PUBLISHERS WEEKLY

«Holland integra con habilidad la narración política, diplomática, económica y militar de la guerra junto a las historias personales de civiles, soldados y contendientes de todos los bandos.»
LIBRARY JOURNAL

Una nueva y sorprendente historia de la Segunda Guerra Mundial

La Segunda Guerra Mundial es uno de los conflictos más importantes de la historia, pero durante siete décadas su relato ha quedado fijado por las obras de la generación anterior de historiadores, muy marcadas por la propaganda de ambos bandos.

James Holland, el principal exponente de la nueva generación de historiadores que están reinterpretando la Segunda Guerra Mundial, ha pasado más de una década explorando archivos y memorias, y ha tenido acceso a registros oficiales que no se habían estudiado hasta ahora. Ha visitado incontables campos de batalla y entrevistado a supervivientes, de los que ha obtenido testimonios inéditos. Gracias a su exhaustiva investigación, Holland plantea una nueva narración de la Segunda Guerra Mundial en Occidente que se extenderá a lo largo de varios volúmenes.

En esta primera entrega, que cubre el período 1939-1941, el de las mayores victorias de Alemania, sorprende la atrevida y bien fundada tesis de Holland: Gran Bretaña nunca estuvo a punto de perder la guerra y Alemania jamás pudo ganarla.

Esta es, en verdad, una historia de la Segunda Guerra Mundial como nunca has leído.



www.aticodeloslibros.com





© Wilky Wilkinson

James Holland es historiador y escritor. Es autor de numerosos libros especializados en la Segunda Guerra Mundial, y ha creado, dirigido y presentado numerosos programas y series de divulgación histórica en la BBC, Channel 4, National Geographic, History y Discovery. También es cofundador del Chalke Valley History Festival y cofundador de WarGen.org, una página web de recursos sobre la Segunda Guerra Mundial. Además, es miembro de la Royal Historical Society.

JAMES HOLLAND

EL AUGE DE ALEMANIA

LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL EN OCCIDENTE 1939-1941

Traducción de

Emilio Muñiz Castro



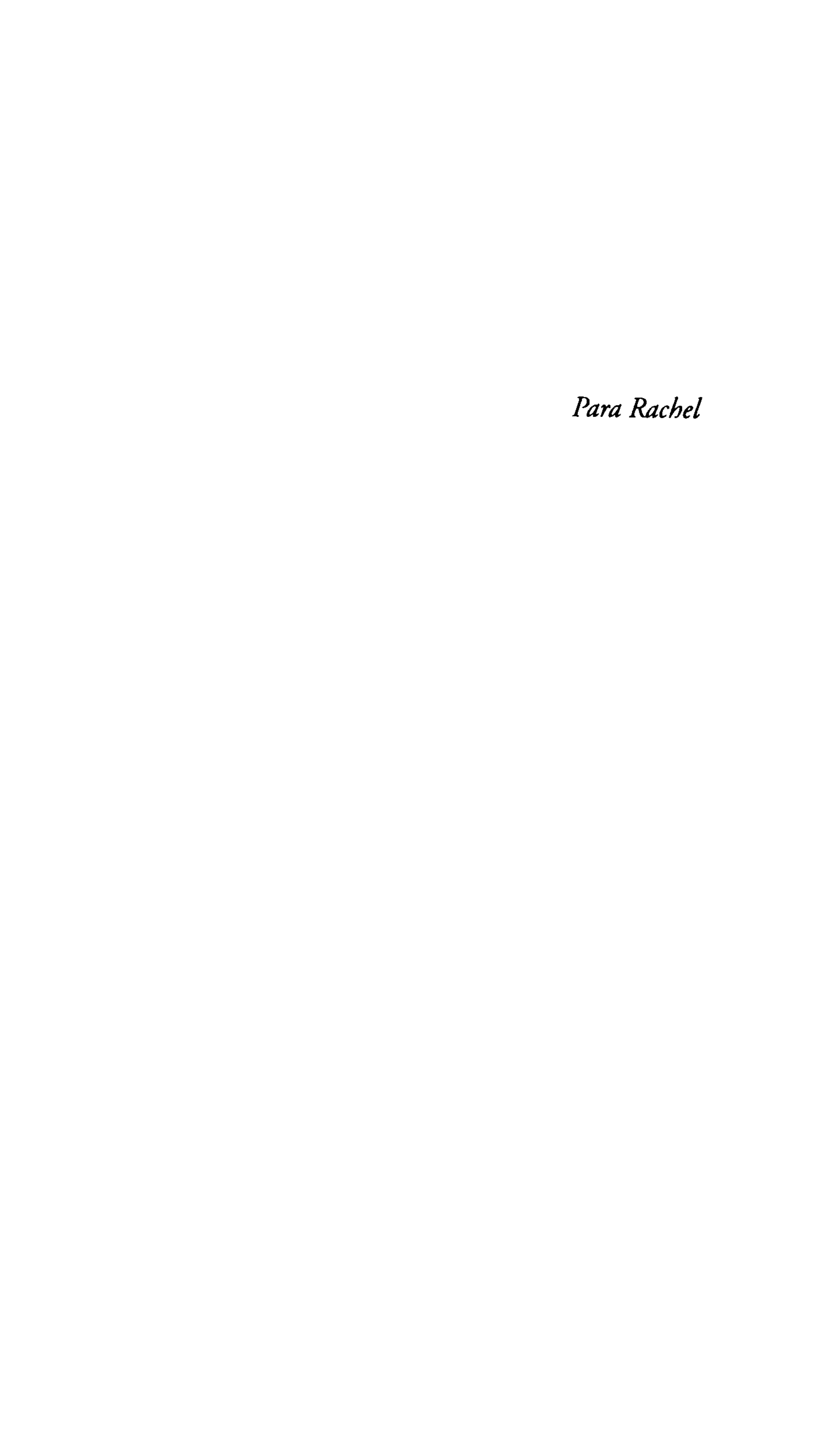
Barcelona - Madrid - México D.F.

Primera edición: abril de 2018
Título original: *The War in the West. Volume I: Germany Ascendant, 1939-1941*

Corrección: Christian Rodríguez
Diseño de cubierta: Stephen Mulcahey/TW

Publicado por Ático de los Libros
C/ Mallorca, 303, 2.º 1.ª
08037, Barcelona
info@aticodeloslibros.com
www.aticodeloslibros.com

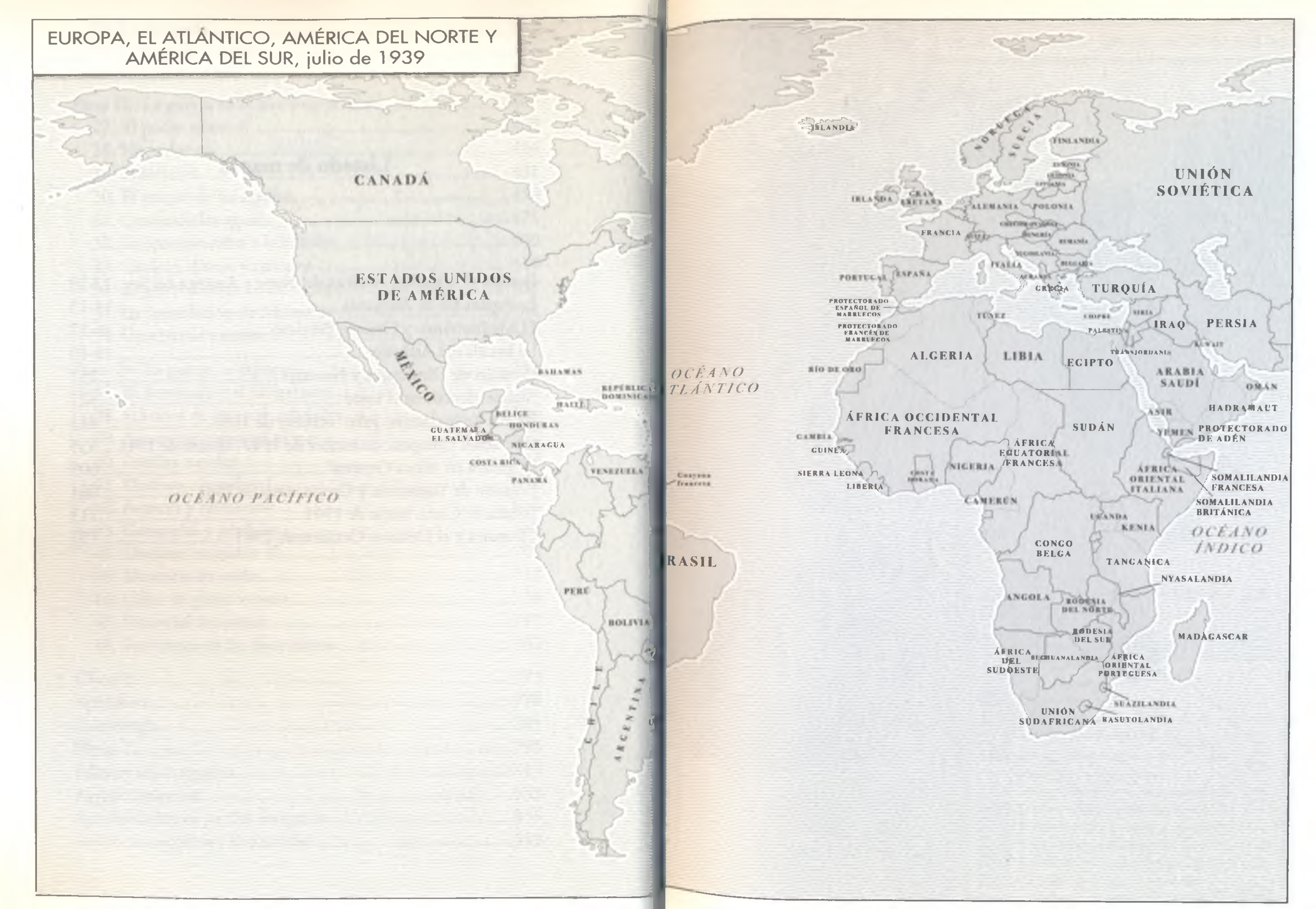
ISBN: 978-84-16222-62-9
IBIC: HBWQ
Depósito legal: B 7294-2018
Preimpresión: Taller de los Libros
Impresión y encuadernación: Liberdúplex
Impreso en España — *Printed in Spain*



Para Rachel

Índice

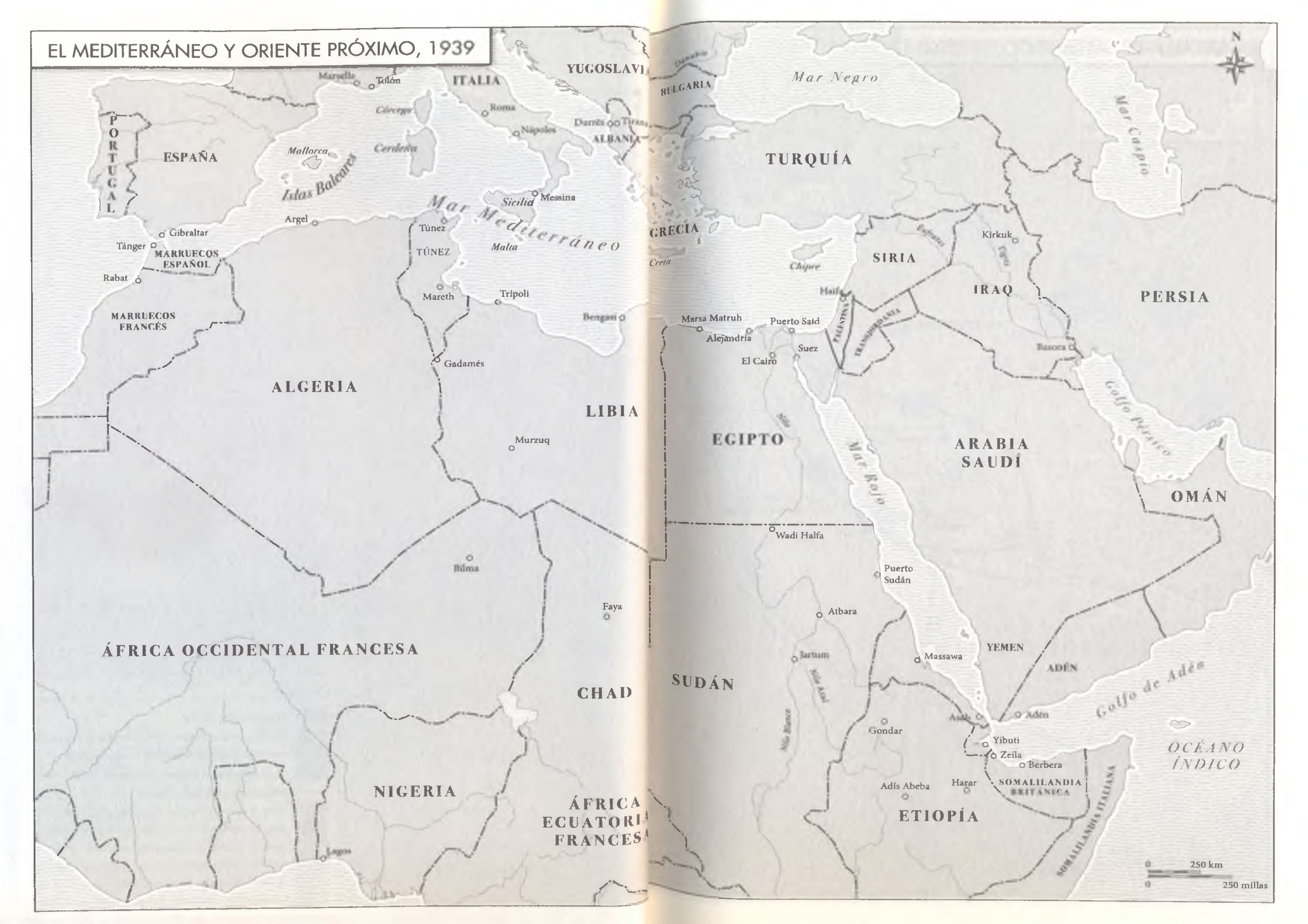
Listado de mapas

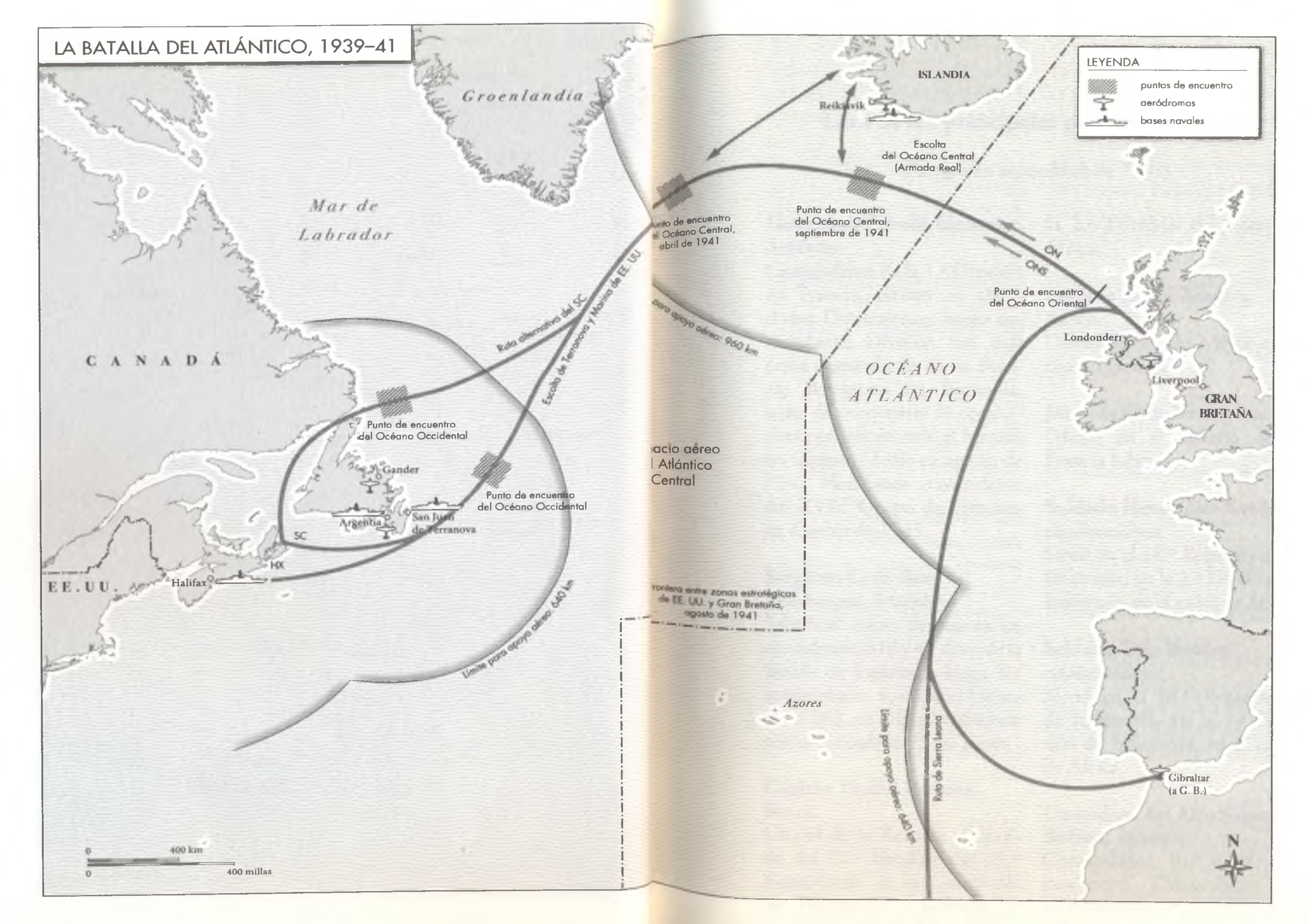

EUROPA, EL ATLÁNTICO, AMÉRICA DEL NORTE Y AMÉRICA DEL SUR, julio de 1939
CANADÁ
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA
MÉXICO
BAHAMAS
REPÚBLICA DOMINICANA
HAITÍ
BELICE
HONDURAS
GUATEMALA
EL SALVADOR
NICARAGUA
COSTA RICA
PANAMÁ
VENEZUELA
OCÉANO PACÍFICO
PERÚ
BOLIVIA
CHILE
ARGENTINA
OCÉANO ATLÁNTICO
BRASIL
ISLANDIA
NORUEGA
SUECIA
FINLANDIA
UNIÓN SOVIÉTICA
IRLANDA
GRAN BRETAÑA
ALEMANIA
POLONIA
FRANCIA
ITALIA
PORTUGAL
ESPAÑA
GRECIA
TURQUÍA
PROTECTORADO ESPAÑOL DE MARRUECOS
PROTECTORADO FRANCÉS DE MARRUECOS
TÚNEZ
IRAQ
PERSIA
RÍO DE ORO
ALGERIA
LIBIA
EGIPTO
TRANSJORDANIA
ARABIA SAUDÍ
OMÁN
HADRAMAUT
ÁFRICA OCCIDENTAL FRANCESA
SUDÁN
YEMEN
PROTECTORADO DE ADÉN
GAMBIA
GUINEA
ÁFRICA ECUATORIAL FRANCESA
NIGERIA
ÁFRICA ORIENTAL ITALIANA
SOMALILANDIA FRANCESA
SOMALILANDIA BRITÁNICA
SIERRA LEONA
LIBERIA
CAMERÚN
KENIA
OCÉANO ÍNDICO
CONGO BELGA
TANGANICA
NYASALANDIA
ANGOLA
RODESIA DEL NORTE
RODESIA DEL SUR
MADAGASCAR
ÁFRICA DEL SUDOESTE
BECHUANALANDIA
ÁFRICA ORIENTAL PORTUGUESA
SUAZILANDIA
UNIÓN SUDAFRICANA
BASUTOLANDIA



LA EXPANSIÓN DE ALEMANIA, 1936–39
Mar Báltico
Territorio de Memel
Ciudad libre de Danzig
LITUANIA
DINAMARCA
Mar del Norte
Kiel
Lübeck
Hamburgo
Rostock
Danzig
Marzo de 1939
PRUSIA ORIENTAL
UNIÓN SOVIÉTICA
Białystock
Stettin
Bremen
Bydgoszcz
PAÍSES BAJOS
ALEMANIA
Berlín
Poznan
Varta
Varsovia
Brest-Litovsk
Magdeburgo
Elba
Lodz
Septiembre de 1939
Septiembre de 1939
POLONIA
Dusseldorf
Colonia
Bonn
Leipzig
Lublin
1936
Erfurt
Dresden
Breslau
Octubre de 1938
Coblenza
Wiesbaden
Frankfurt
Praga
Leópolis
Mannheim
BOHEMIA
Nuremberg
Metz
MORAVIA
Marzo de 1939
ESLOVAQUIA
FRANCIA
Stuttgart
RUTENIA
Marzo de 1938
Linz
Múnich
Danubio
Bratislava
Salzburgo
Debrecen
Budapest
Basilea
Zúrich
AUSTRIA
Berna
SUIZA
HUNGRÍA
Lausana
YUGOSLAVIA
ITALIA
100 km
100 millas
LEYENDA
Alemania tras 1919
Soldados hacia Renania, desmilitarizada, marzo 1936
Anschluss (unión con Austria), marzo de 1938
Ocupación de los Sudetes, octubre de 1938
Frontera checoslovaca original
Antigua Checoslovaquia, ocupada, marzo de 1939
Anexión de Moravia a Polonia, octubre de 1938
Anexión de Memel a Alemania, marzo de 1939
Anexión Protectorado Eslovaquia a Hungría, nov. 1938
Anexión Checoslovaquia a Hungría, marzo de 1939
Conquista del oeste de Polonia, septiembre de 1939

EL MEDITERRÁNEO Y ORIENTE PRÓXIMO, 1939





LA BATALLA DEL ATLÁNTICO, 1939–41
LEYENDA
puntos de encuentro
aeródromos
bases navales
Groenlandia
ISLANDIA
Reikiavik
Mar de Labrador
CANADÁ
EE.UU.
GRAN BRETAÑA
OCÉANO ATLÁNTICO
Escolta del Océano Central (Armada Real)
Punto de encuentro del Océano Central, septiembre de 1941
unto de encuentro
el Océano Central,
abril de 1941
ON
ONS
Punto de encuentro del Océano Oriental
Londonderry
Liverpool
Ruta alternativa del SC
Escolta de Terranova y Marina de EE. UU.
para apoyo aéreo: 960 km
Punto de encuentro del Océano Occidental
Gander
Argentia
San Juan de Terranova
SC
HX
Halifax
acio aéreo
l Atlántico
Central
rontera entre zonas estratégicas de EE. UU. y Gran Bretaña, agosto de 1941
Límite para apoyo aéreo: 640 km
Azores
Límite para apoyo aéreo: 640 km
Ruta de Sierra Leona
Gibraltar (a G. B.)
N
0
400 km
0
400 millas

Lista de los principales personajes citados

(Rangos en septiembre de 1941)

General sir Harold Alexander, *británico.*
Comandante de la 1.ª División en Francia, último en abandonar Dunquerque, luego comandante, División Sur, más tarde comandante de las Fuerzas Británicas en Birmania, antes de convertirse en comandante en jefe de todo el Mando en Oriente Medio en agosto de 1942. Nombrado comandante del XVIII Grupo de Ejércitos en febrero de 1943.

Sargento Cyril *Bam* Bamberger, *británico.*
Suboficial piloto de caza en los escuadrones 610 y 41 durante la Batalla de Inglaterra, luego fue comisionado, voló con el Escuadrón 261 en Malta y después con el Escuadrón 93 en Túnez.

Capitán Daniel Barlone, *francés.*
Oficial de la Reserva al mando del 92.º Batallón del 20.º Regimiento de la Compañía de Transporte a Caballo en la 2.ª División del norte de África.

Capitán André Beaufre, *francés.*
Oficial de Estado Mayor en el cuartel general.

Jean-Mathieu Boris, *francés.*
Oficial en el ejército de la Francia Libre.

Soldado Henry *Dee* Bowles, *estadounidense.*
Sirvió en el 18.º Regimiento de Infantería, en la 1.ª División de Infantería, en el norte de África.

Soldado Tom Bowles, *estadounidense.*
Sirvió en el 18.º Regimiento de Infantería, en la 1.ª División de Infantería, en el norte de África.

Comodoro del Aire Sidney Bufton, *británico.*
Comandante, 10.º y 76.º Escuadrones, Comandante de Bombarderos de la RAF, luego

Comandante de Estación en la RAF Pocklington antes de ascender a director adjunto de Operaciones de Bombardeo del Ministerio del Aire.

Gino Cappozzo, *italiano.*
Artillero en la 17.ª Batería, 3.er Regimiento de Artillería Alpina.

Capitán René de Chambrun, *francés.*
Oficial de la Reserva en el 162.º *Régiment d'Infanterie de Forteresse,* emisario personal de Reynaud a Estados Unidos.

Conde Galeazzo Ciano, *italiano.*
Ministro de Asuntos Exteriores italiano y yerno de Mussolini.

Teniente coronel Mark Clark, *estadounidense.*
Oficial de Estado Mayor G-3 en el Cuartel General, Ejército de Estados Unidos.

Jock Colville, *británico.*
Uno de los secretarios del primer ministro, primero de Neville Chamberlain y luego de Winston Churchill.

Gwladys Cox, *británica.*
Civil londinense.

William Cremonini, *italiano.*
Soldado de la División Giovani Fascisti.

Almirante sir Andrew Browne Cunningham, *británico.*
Comandante de la Flota del Mediterráneo hasta 1942, luego destinado a Washington.

Oficial piloto Roald Dahl, *británico.*
Piloto de Hurricane con el 80.º Escuadrón en Grecia.

General Charles de Gaulle, *francés.*
Oficial del ejército, luego líder de la Francia Libre.

Almirante Karl Dönitz, *alemán.*
Comandante de la flota de submarinos de la Kriegsmarine.

Margarete Dos, *alemana.*
Adolescente berlinesa a comienzos de la guerra, y miembro del Bund Deutscher Mädel, el ala femenina del Movimiento de la Juventud Nazi.

Capitán Norman Field, *británico.*
Oficial de los Fusileros Reales en Francia y Bélgica, luego oficial en las Unidades Auxiliares del Reino Unido, antes de unirse a las Fuerzas Aéreas.

Andrée Griotteray, *francesa.*
Civil y miembro de la Resistencia.

Ted Hardy, *australiano.*
Zapador en la 2.ª/3.ª Compañía de Campo, 9.ª División australiana, en el norte de África y en Oriente Próximo.

Mayor Hajo Herrmann, *alemán.*
Voló un Heinkel 111 en Polonia y Noruega con el Ala de Bombardeo 4 antes de convertirse en comandante de escuadrón y cambiar al Ju 88. Más tarde sirvió en el Mediterráneo antes de pasar a Noruega al mando del Grupo III del Ala de Bombardeo 30, conocidos como «Águilas». En julio de 1942, se unió al Estado Mayor de la Luftwaffe.

Harry Hopkins, *estadounidense.*
Amigo íntimo y consejero del presidente Roosevelt, y enviado extraoficial a Winston Churchill.

Henry Kaiser, *estadounidense.*
Empresario de la Construcción y director de Todd California Shipbuilding Corporation.

***Feldmarschall* Albert Kesselring,** *alemán.*
Comandó la Luftflotte I en Polonia, luego la Luftflotte II en Francia y durante la Batalla de Inglaterra. Luego fue trasladado al Mediterráneo.

Mayor Siegfried Knappe, *alemán.*
Oficial de artillería, tomó parte en la invasión de Francia y luego sirvió en el Frente Oriental.

Heinz Knocke, *alemán.*
Piloto de caza entrenado en la Luftwaffe.

Bill Knudsen, *estadounidense.*
Presidente de la General Motors y luego de la Oficina de Gestión de la Producción, y luego, en 1942, director de Producción en la Oficina del Subsecretario de Guerra.

Soldado Joseph *Lofty* Kynoch, *británico.*
Sirvió en el 2.º Batallón del 5.º Regimiento de Leicestershire en Noruega.

***Oberst* Helmut Lent,** *alemán.*
Destacado piloto de caza nocturno de la Luftwaffe que sirvió en Noruega, luego en Holanda con el Escuadrón de Caza Nocturna I y más tarde con el Escuadrón de Caza Nocturna II.

Corinne Luchaire, *francesa.*
Estrella del cine francés e hija del vichista Jean Luchaire. Casada con un francés que servía en la Luftwaffe.

***Hauptmann* Hans von Luck,** *alemán.*
Sirvió con Rommel durante la invasión de Francia y luego en la mayor parte de la campaña del norte de África. Más tarde comandó un batallón de Panzer en Normandía y en el noroeste de Europa.

Oliver Lyttelton, *británico.*
Nombrado director de Metales no Ferrosos al inicio de la guerra, fue presidente de la Cámara de Comercio en 1940 y luego entró en el Gabinete de Guerra como ministro de Estado para Oriente Próximo. Volvió a Gran Bretaña en 1942 como ministro de Producción.

Comandante Donald Macintyre, *británico.*
Sirvió como comandante de escolta de convoy, en destructores, primero en el HMS *Hesperus* y luego en el HMS *Walker.*

***Maggiore* Publio Magini,** *italiano.*
Piloto y oficial del Estado Mayor en la Regia Aeronautica.

***Hauptmann* Helmut Mahlke,** *alemán.*
Piloto de Stuka que sirvió en Francia, luego en los Balcanes y en el Mediterráneo.

General George C. Marshall, *estadounidense.*
Jefe de Estado Mayor del Ejército de Estados Unidos.

Walter Mazzucato, *italiano.*
Marino de la Regia Marina, sirvió primero en el acorazado *Vittorio Veneto* y luego en destructores de escolta en el Mediterráneo.

Teniente de vuelo Jean Offenberg, *belga.*
Piloto de caza que voló con la 4.ª Escuadrilla, 2.º Grupo, 2.º Regimiento del Aire I, de la fuerza aérea belga, luego se unió a los escuadrones 145 y 609 de la RAF.

Martin Pöppel, *alemán.*
Sirvió como *Fallschirmjäger* —paracaidista— sobre Holanda y Noruega en 1940, en Creta y Rusia al año siguiente, y luego en Sicilia, Italia, Normandía y el Bajo Rin.

Mariscal del aire sir Charles Portal, *británico.*
Comandante en jefe del Mando de Bombardeo desde abril de 1940, luego jefe del Estado Mayor del Aire en octubre del mismo año.

Ernie Pyle, *estadounidense.*
Periodista y corresponsal de guerra para los diarios de Scripps Howard.

Paul Reynaud, *francés.*
Político francés y ministro de Finanzas, luego primer ministro de marzo a junio de 1940, más tarde fue encarcelado primero por el gobierno de Vichy y luego por los alemanes.

***Generalmajor* Erwin Rommel,** *alemán.*
Comandó la 7.ª *Panzerdivision* en Francia en 1940, luego asumió el mando del *Deutsche Panzerkorps* en el norte de África en febrero de 1942, y llegó a comandante de la *Panzerarmee* italo-alemana de África. Ascendido a *Feldmarschall* en julio de 1942.

***Leutnant* Günther Sack,** *alemán.*
En el RAD —Reichsarbeitsdienst— al inicio de la guerra, Sack se convirtió en *Fahnenjunker* con una unidad de artillería pesada, luego se cambió a la artillería ligera en marzo de 1940. Después de servir en la invasión de Francia y de los Países Bajos, sirvió en los Balcanes y Grecia, luego volvió a Francia. Después de un breve paso por Leningrado, regresó al Frente Occidental.

Giuseppe Santaniello, *italiano.*
Soldado en el 48.º Regimiento de Artillería, División de Bari.

***Generalmajor* Adolf von Schell,** *alemán.*
General plenipotenciario de vehículos a motor en la Oficina de Economía de Guerra y Armamentos.

Hans Schlange-Schöningen, *alemán.*
Veterano de la Primera Guerra Mundial y antiguo político, durante la guerra siguió con sus obligaciones familiares como propietario de una extensa propiedad en Pomerania.

Eric Sevareid, *estadounidense.*
Corresponsal de guerra y locutor de la CBS.

Teniente Tony Smyth, *británico.*
Piloto de bombardero en el Mando de Bombardeo de la RAF, más tarde en la RAF de Oriente Próximo.

Gunnar Sonsteby, *noruego.*
Luchó en el Ejército noruego en 1940, luego se unió al movimiento de la Resistencia. Más tarde entró en el Ejecutivo de Operaciones Especiales británico y viajó a Gran Bretaña para entrenarse como saboteador, y llegó a jefe de operaciones de la Resistencia.

Teniente general sir Edward Spears, *británico.*
Miembro del Parlamento y presidente del Comité anglo-

francés, y luego representante personal de Churchill ante el primer ministro francés. Más tarde fue el representante personal del primer ministro para la Francia Libre.

Reichsminister **Albert Speer,** *alemán.*
Arquitecto jefe de Hitler, y a partir de noviembre de 1942, ministro de Armamentos y Producción de Guerra.

Hauptmann **Johannes *Macky* Steinhoff,** *alemán.*
Piloto de caza y comandante con el Ala de Caza 2 y el Ala de Caza 52.

Henry L. Stimson, *estadounidense.*
Secretario de Estado de Estados Unidos para la Guerra.

Arthur *A. G.* Street, *británico.*
Granjero de Wiltshire, escritor y locutor del Ministerio de Información.

Korvettenkapitän **Reinhard *Teddy* Suhren,** *alemán.*
Primer teniente de comunicaciones del *U-48*, luego asumió el mando del *U-564*, antes de abandonar el servicio en octubre de 1942 para hacerse instructor.

Mariscal del Aire sir Arthur Tedder, *británico.*
Director de investigación en el Ministerio de Producción de Aviones, luego trasladado a Oriente Próximo en calidad de oficial del Aire al mando. Después, en febrero de 1943, fue comandante en jefe del Mando Aéreo Mediterráneo.

Generalleutnant **Georg Thomas,** *alemán.*
Director de la Oficina de Economía de Guerra y Armamentos y asesor económico principal del Ejército entre 1939 y 1942.

Robert Cyril Thompson, *británico.*
Diseñador de barcos en Joseph L. Thompson, en Sunderland.

Oberleutnant zur See **Erich Topp,** *alemán.*
Primer teniente en el *U-46* y luego comandante del *U-57* y del *U-552*.

Teniente Hedley Verity, *británico.*
Oficial de los Green Howards.

Oficial piloto Adrian Warburton, *británico.*
Piloto de reconocimiento de la RAF.

General Walter Warlimont, *alemán.*
Sirvió como jefe adjunto del Estado Mayor de Operaciones del Oberkommando der Wehrmacht (OKW).

Else Wendel, *alemana.*
Civil berlinesa que trabajaba en Kraft durch Freude.

Capitán de corbeta Vere Wight-Boycott, *británico.*
Primer teniente del destructor HMS *Delight*, sirvió en la campaña noruega hasta que tomó el mando de sus propios destructores, el HMS *Roxborough* y luego el HMS *Ilex*, realizando la escolta de convoyes en el Atlántico y en el Mediterráneo.

Nota sobre el texto

Soy plenamente consciente de que el relato de este libro pasa repetidamente de un punto de vista a otro: del británico al alemán, del francés al italiano y de ahí, al estadounidense e incluso al holandés y al noruego.

En un intento de dar fluidez al relato, *grosso modo,* cada unidad de un cuerpo o incluso de un tamaño superior a la unidad está mencionada en su lengua vernácula, pero hay un pequeño número de ejemplos, especialmente alemanes, que aparecen en sus denominaciones originales.

En ocasiones, los escuadrones de la Luftwaffe se mencionan como *Staffeln* porque en la actualidad el término alemán *Staffel* no se corresponde exactamente con el escuadrón británico. Los paracaidistas y las tropas de montaña alemanes se transcriben como *Fallschirmjäger* y *Gebirgsjäger.* Esto contribuirá a reducir las confusiones en el momento en que lleguemos al Volumen III y al Día D, por ejemplo, donde operan tropas aerotransportadas alemanas, estadounidenses, polacas, canadienses y francesas, y en el caso de los estadounidenses, polacos y alemanes cuyos apellidos resultan a menudo muy similares.

También tengo que explicar cómo están escritas algunas unidades militares. Un cuerpo se numera con números romanos y una operación militar aparece en mayúsculas. Los *Gruppen* de la Luftwaffe aparecen en números romanos, pero los *Staffeln* en números arábigos. Había tres *Staffeln* por *Gruppe*, es decir, el 5.º Escuadrón del Ala de Caza 2, por ejemplo, estaría en el II Grupo del Ala de Caza 2; sin embargo, el 7.º Escuadrón de esa misma ala estaría en el III Grupo.

Introducción

En la Segunda Guerra Mundial murieron más de sesenta millones de personas de unas sesenta nacionalidades. Se destruyeron ciudades enteras, rediseñaron fronteras nacionales y varios millones de personas fueron desplazadas de su hogar. En las dos últimas décadas, muchos de los habitantes de Oriente Próximo o de algunas partes de África, los Balcanes, Afganistán e incluso Estados Unidos pueden tener la sensación, sin duda justificada, de que esta época nuestra tan convulsa es la más traumática de su pasado reciente. Sin embargo, desde un punto de vista global, la Segunda Guerra Mundial fue, y sigue siendo, la mayor catástrofe de la historia moderna. Como drama humano no tiene parangón; ninguna otra guerra ha afectado a tantas vidas en un número tan elevado de países.

Sin embargo, gran parte de lo que creemos saber sobre la Segunda Guerra Mundial se basa más en percepciones y mitos que en hechos reales. En los últimos sesenta años apenas hemos cambiado nuestra visión de este conflicto, un verdadero cataclismo, sobre todo cuando se aborda el análisis de la guerra en Occidente, es decir, del conflicto entre el Eje, liderado por la Alemania nazi, y los Aliados occidentales.

Setenta años después, la generación que luchó en la guerra desaparece rápidamente. Mientras escribo, la inmensa mayoría de los que aún viven andan por los noventa años; de ahí la urgencia con la que se ha entrevistado a los veteranos antes de que sea demasiado tarde, y no cabe duda de que ha sido la experiencia humana de la guerra la que ha centrado gran parte de los libros recientes más populares sobre este asunto.

El drama humano de la guerra fue lo que primero me atrajo de este tema. Resulta increíble que hace tan poco tiempo los europeos nos enzarzáramos en un conflicto tan amargo y destructivo. A menudo me pregunto qué habría hecho de haber sido un joven en aquellas circunstancias: ¿me habría alistado en las Fuer-

zas Aéreas, en la Marina o en el Ejército? ¿Cómo habría sobrellevado la pérdida de amigos y familiares? ¿De qué modo me habría enfrentado al miedo, o a las situaciones casi siempre brutales? ¿O al hecho de estar lejos de mi hogar durante años enteros?

Estas preguntas todavía me fascinan y la enormidad del drama sigue siendo sobrecogedora, pero a medida que mis conocimientos y mi comprensión de los hechos han aumentado, he comprobado que muchas preguntas siguen en el aire y lo amplio que es el tema de esta guerra.

Por fortuna, descubrir materiales inéditos y conocer nuevas perspectivas es más fácil ahora que en el pasado. El abaratamiento de los viajes, la apertura de muchos archivos y, sobre todo, el advenimiento de la fotografía digital han desempeñado un papel importante; lo sé porque en la década pasada viajé a Alemania, Austria, Noruega, Francia, Italia, Estados Unidos, Canadá, Nueva Zelanda, India, Egipto, Túnez, Libia, Sudáfrica y Australia para visitar archivos, entrevistarme con veteranos y para pisar el terreno en el que sucedieron los hechos. Cuando empecé mi investigación, una visita a un archivo implicaba pasar una enorme cantidad de tiempo tomando apuntes a mano; en la actualidad, lo que antes requería una semana ahora lo puedo obtener en una mínima parte de ese tiempo. Cuando estuve en The Citadel, la Escuela Militar del Sur, en Charleston, Carolina del Sur, fotografié la mayor parte de los archivos del general Mark Clark en un solo día. Ya en casa, estos documentos se pueden examinar con mucha atención y sin prisas; esto significa que se pueden comprender y analizar más a fondo.

A pesar del permanente interés por el tema y del abundante flujo de libros, documentales, revistas e incluso películas sobre la guerra, resulta asombroso que suelan ajustarse a la visión tradicional, y en muchos casos mítica, del conflicto. Esa percepción general está, más o menos, en la siguiente línea: al principio de la guerra, la Alemania nazi contaba con el ejército mejor preparado del mundo, que estaba dotado con el mejor equipo y las mejores armas. En 1940, Gran Bretaña, entonces aislada y en apuros, consiguió resistir y continuar luchando hasta que Estados Unidos entró en la contienda. A partir de ese momento, el poderío económico estadounidense se impuso a la habilidad militar de Alemania, que de todos modos estaba fatalmente debilitada por la guerra mucho más importante, y a gran escala, que había

emprendido en el Frente Oriental. Estos supuestos básicos han dominado el pensamiento acerca de la Segunda Guerra Mundial durante la mayor parte de los últimos sesenta años.

Sin embargo, en los círculos académicos se ha abierto paso una revolución pacífica y, de vez en cuando, esta corriente ha conseguido llegar al gran público, y ha sido una suerte. Mi punto de vista empezó a cambiar drásticamente cuando me dispuse a escribir una serie de novelas de tema bélico. Por más que sean obras de ficción, tienen que estar basadas en una minuciosa investigación, pero mientras las escribía, de repente me di cuenta de que necesitaba saber mucho más acerca de los detalles de la guerra, es decir, sobre los uniformes y las armas que se usaban y, lo más importante, cómo se usaban y por qué se desarrollaron ciertas tácticas en particular.

Este estudio en profundidad resultó revelador porque, de pronto, emergió un panorama muy diferente. El discurso se había centrado excesivamente en los países —tal como lo estaba, casualmente, en la mente de Hitler— y a menudo nos hemos dejado seducir por la acción bélica en el frente. Efectivamente, el planteamiento táctico es importante, pero una guerra no se gana a menos que se hayan tenido en cuenta otros factores con la misma intensidad.

En los primeros relatos, el foco estaba puesto en el nivel más alto de la guerra —las decisiones de los generales, por ejemplo—. Luego vinieron los recuerdos personales: primero las de los generales y los héroes de guerra condecorados y, a continuación, los de las personas «corrientes». En los últimos treinta años, también se ha trabajado mucho en la experiencia humana de la guerra, pero lo que se ha dejado notoriamente de lado es el contexto en que se dieron estos relatos personales. Está muy bien tener el testimonio de un soldado estadounidense, agazapado en su madriguera y asediado por el fuego de mortero, pero ¿por qué estaba allí y por qué se disparaban morteros? ¿Cómo operaban, en concreto, los ejércitos, las fuerzas aéreas y la marina? ¿Y cuáles eran las diferencias entre sus respectivos enfoques? Con demasiada frecuencia, los relatos de quienes lucharon en la guerra retornan a los viejos mitos y estereotipos: las tropas británicas eran lentas y pasaban demasiado tiempo «preparando» el té; los estadounidenses eran desaliñados y carecían de disciplina; las ametralladoras alemanas eran claramente superiores a las de sus contrincantes; el Tiger fue el mejor tanque de la guerra, y así sucesivamente.

¿En qué se basaban estos juicios? Y ¿son correctos? A menudo no. Si, por poner un ejemplo, hablamos con un GI* o con un Tommy† que se hayan enfrentado a un Tiger alemán, lo más probable es que nos digan que era una bestia terrible y muy superior a cualquiera del arsenal aliado. Era enorme. Estaba equipado con un cañón de gran calibre. Su blindaje era extraordinario. La visión de los soldados aliados es perfectamente válida. Pero el Tiger era, además, tremendamente complicado, poco fiable desde el punto de vista mecánico, de mantenimiento muy difícil en combate, útil solo en las distancias cortas y solo se podía trasladar por ferrocarril, para lo que necesitaba que le cambiaran las cadenas, porque, de otro modo, excedía la anchura máxima que cabía en los ferrocarriles continentales; el Tiger también era insaciable en el consumo de combustible —del que los alemanes eran muy deficitarios en 1942, cuando este modelo de tanque empezó a usarse— y era demasiado pesado para la mayoría de puentes de la época, por lo que habría resultado inútil para una fuerza militar en una ofensiva. Para el GI que se enfrentaba a un arma tan terrible, ninguno de estos aspectos era relevante: el Tiger es grande y amenazador, y el soldado ve literalmente la muerte en su enorme cañón. Pero el historiador debe tener en consideración todo eso. Creer que un arma en particular era más mortífera que otras simplemente por la palabra de alguien que la tuvo enfrente durante una batalla no es acertado. Hay que tener en cuenta un panorama más matizado, y al analizar estos aspectos y poner en tela de juicio estas visiones largamente aceptadas, surgen visiones muy diferentes.

En la guerra, se contemplan tres niveles importantes: el estratégico, el operativo y el táctico. La estrategia hace referencia al

* GI es un término que se refiere a los miembros de las fuerzas armadas de Estados Unidos, sus elementos o sus equipos. Originalmente las iniciales se referían a «Galvanized Iron», hierro galvanizado, material a partir del cual se hacían algunos equipos. En la Primera Guerra Mundial, GI se empezó a interpretar como «Government Issue», suministro del gobierno, por lo que pasó a hacer referencia a cualquier cosa que estuviera relacionada con el Ejército de Estados Unidos. *(N. del E.)*

† «Tommy Atkins», a menudo abreviado como *«tommy»* (plural *«tommies»)* es un apelativo por el que se conoce a los soldados británicos desde el siglo XVIII. El origen de esta expresión no está claro, pero hoy se identifica especialmente con los soldados británicos de la Primera Guerra Mundial. *(N. del E.)*

panorama general, a los objetivos globales; el nivel táctico tiene que ver con la lucha en el frente y el modo de llevarla a cabo; y el operativo se refiere a los medios que permiten que se concreten tanto la estrategia como la táctica; en otras palabras, las tuercas y los tornillos: el equipo, la munición, la logística, los recursos, o sea, los aspectos económicos de la guerra, trasladar hombres y máquinas desde A hasta B. Mantener la capacidad de librar la batalla.

Si hablásemos con un veterano británico de la Batalla de Inglaterra, por ejemplo, nos describiría que lo derribaron un día pero que a la mañana siguiente estaba volando de nuevo. ¿Dónde consiguió con tanta rapidez el nuevo avión? En una ocasión se lo pregunté a Tom Neil, que pilotó aviones Hurricane del Escuadrón 249 en el verano de 1940. «No tengo ni idea de dónde venían ni cómo llegaban hasta allí»,[1] respondió. «Pero cada mañana, como si fuera un milagro, teníamos todos los aviones que necesitábamos».

Si hablamos con un tanquista aliado que haya luchado en Normandía en 1944 nos dirá casi con certeza lo mismo: su Sherman quedó fuera de combate una tarde, pero a la mañana siguiente estaba a bordo de uno nuevo y de vuelta en el campo de batalla. ¿De dónde salió? «Solo tuvimos que volver a Echelon y echar mano de otro», me respondió el comandante de un escuadrón británico de los Sherwood Rangers.[2] Cuando insistí, confesó que había perdido tres tanques desde el desembarco de Normandía hasta el final de la guerra, en el mes de mayo siguiente, pero no se quedó sin tanque ni un solo día.

Este nivel operativo ha sido uno de los aspectos más olvidados por la historiografía de la Segunda Guerra Mundial. Pero no se debe perder de vista, dado que también es uno de los más interesantes, porque cuando se empieza a comprender este nivel más complejo surgen todo tipo de nuevas perspectivas que permiten contemplar los acontecimientos de la guerra bajo una luz diferente. Y eso es apasionante.

He dedicado varios años a la investigación de los tres volúmenes que conformarán esta obra, pero cuando empecé a escribir se me ocurrió que debía establecer, desde el principio, mis objetivos y los parámetros con los que debía trabajar. Sobre todo, este libro desea ser una narración histórica estimulante, que se pueda leer

y asimilar con facilidad, y espero que hasta disfrutar, pero en él se incluyen no solo mis propias investigaciones sino también, en gran medida, las ideas académicas más recientes sobre el asunto. El objetivo no es únicamente escribir una historia militar, sino también una historia social, política y económica. Una de las cosas que he aprendido es que cuando se estudia la Segunda Guerra Mundial, ninguno de estos temas debe abordarse por separado. O, mejor aún, cuando se interrelacionan estas distintas facetas, se consigue una imagen mucho más clara de lo que en realidad sucedió.

Esta obra no pretende ser un relato detallado de las vicisitudes de cada país que participó en Segunda Guerra Mundial en Occidente. Antes bien, me he centrado en los principales actores: Alemania e Italia del lado del Eje, Gran Bretaña y Estados Unidos por parte de los Aliados (aunque, de hecho, formaron una coalición y no una alianza formal). Entre ambos está Francia, uno de los aliados en un primer momento, más tarde de parte del Eje (aunque algunos elementos luchaban a favor de los Aliados), y luego otra vez de parte del bloque de los Aliados hasta el fin de la guerra. También se analizan otros países, como Noruega, Holanda, Grecia y Bélgica, pero sin tanto detalle. Tampoco se ignoran los acontecimientos de los demás escenarios de guerra. Lo que ocurría en la Unión Soviética y en el Lejano Oriente tuvo un impacto enorme en los acontecimientos de Occidente; es totalmente imposible separar por completo Oriente de Occidente.

El hilo que dará coherencia a la narración, según espero, es un elenco de personas que va desde políticos, generales e industriales hasta capitanes, soldados y civiles. Sus historias ilustrarán la experiencia de la guerra y serán el medio para explicar el panorama general. La narración de la Segunda Guerra Mundial en Occidente es amplia y de gran abasto: por tierra, mar y aire, va desde las montañas y fiordos de Noruega al calor del desierto africano, y desde el centelleante Mediterráneo al salobre gris del Atlántico. Es una historia épica de la que, a pesar del tiempo transcurrido, hay mucho que aprender.

PRIMERA PARTE
ESTALLA LA GUERRA

Capítulo 1

La cuenta atrás

Martes, 4 de julio de 1939, un caluroso y húmedo Día de la Independencia en la ciudad de Nueva York. Muy lejos de allí, al otro lado del Atlántico, Europa parecía a punto de lanzarse a una nueva guerra de todos contra todos por segunda vez en el transcurso de una generación, pero aquí, en Estados Unidos, la tierra de la libertad, la creciente crisis quedaba muy lejos. La mayor parte de los estadounidenses ya tenía bastantes preocupaciones después de diez largos años de dura depresión. Se vislumbraban signos de recuperación, es cierto, pero también los había habido tres años antes, y les había seguido otra crisis. La primera preocupación de los estadounidenses era conseguir trabajo y poner comida en la mesa, no lo que pasaba en el Viejo Mundo. En cualquier caso, aunque muchos de estos ciudadanos eran estadounidenses solo de primera o segunda generación, habían cruzado el Atlántico por una razón, en la mayoría de los casos para buscar una vida mejor. Estados Unidos se presentaba como una tierra de oportunidades y de paz y, a pesar de los quebrantos de la Depresión, era indiscutiblemente el país más moderno y de ideas más avanzadas del mundo. Europa, con su historia de tiranías y de guerras, de hambre y de enfermedades, quedaba muy lejos.

Y ahora estallaba un nuevo conflicto al otro lado del Atlántico. Que se apañasen los europeos con sus problemas, opinaban los estadounidenses, había cosas más importantes en las que pensar que en un loco con un ridículo bigotito llamado Adolf Hitler.

Cosas en que pensar como el béisbol y, en aquel húmedo día de verano en Nueva York, en un jugador en particular. El béisbol era el deporte nacional, una obsesión para muchos millones de personas, y Lou Gehrig no solo era uno de los mejores bateadores que habían jugado en la liga, sino un nombre conocido a lo largo y ancho de Estados Unidos, probablemente el estadounidense

vivo más famoso del momento. En su carrera como jugador de los Yankees de Nueva York, que había durado diecisiete temporadas, había logrado más de cuarenta *home runs* en seis de ellas, había bajado de treinta solo una vez desde 1927, era uno de los hombres que ostentaba más carreras impulsadas de la historia y tenía regularmente uno de los promedios más altos de bateo. Su asombroso récord de 2 130 partidos consecutivos permaneció imbatido durante casi cincuenta años; precisamente por eso, cuando su forma física decayó abruptamente al comienzo de la temporada de 1939, fue una sorpresa para todos. Era evidente que algo no iba bien. Había empezado a sentirse cansado a mediados de la temporada anterior, pero en los entrenamientos de primavera ya parecía haber perdido por completo su fuerza, una de sus características principales y que le había valido el apodo de *El caballo de hierro*. En una ocasión llegó a desplomarse en el campo. Hizo lo que pudo el primer día de la temporada y luego él mismo se retiró al banquillo. Su carrera estaba acabada.

Ingresó en la famosa Clínica Mayo, en Rochester, Minnesota, y justo el día en que cumplía treinta y seis años, un 19 de junio, le diagnosticaron una rara enfermedad degenerativa: esclerosis lateral amiotrófica. Era una enfermedad terminal devastadora que acabaría dejándolo paralítico, con dificultades en el habla y, finalmente, causaría su muerte. Su esperanza de vida estaba en torno a los tres años, con suerte.

Los Yankees y el mundo del béisbol quedaron conmocionados. Lou Gehrig no era un personaje tan pintoresco como su antiguo compañero de equipo Babe Ruth, pero gozaba de respeto por su callada humildad y por su apabullante fuerza y agilidad. Siempre había dejado que su habilidad como bateador hablara por él en el campo, pero ese 4 de julio de 1939, fecha establecida para su homenaje, Lou Gehrig haría uno de los discursos más famosos de la historia del deporte. Casi 62 000 aficionados llenaban el estadio de los Yankees para presenciar un doble partido contra los Washington Senators, y en el descanso entre los dos partidos, el gran bateador haría su aparición final en el estadio en una ceremonia a la que asistirían Babe Ruth y el alcalde de Nueva York, Fiorello H. La Guardia.

Entre los asistentes se encontraba John E. Skinner, un muchacho de catorce años de New Brunswick, en Nueva Jersey, situado en la otra orilla del río Hudson. Este chico, sagaz y un batea-

dor con mucho potencial, era un seguidor de los Yankees al que un amigo de su padre había llevado a ver la última aparición de Gehrig. Lo que más le sorprendió fue el cambio en el aspecto del bateador. Gehrig siempre había sido un hombre corpulento, pero ahora parecía encogido. Su famosa camiseta con el número 4 le colgaba de los hombros y los pantalones le formaban una bolsa a la altura de la cintura. «Antes de la ceremonia —dijo Skinner—, habrías imaginado a Gehrig bateando una pelota fuera del estadio. Tener que ver ahora como necesitaba que lo ayudaran para salir del banquillo fue un tristísimo espectáculo».[1]

Después de los discursos y de la entrega de regalos, Gehrig se quedó allí, en pie, retorciendo su gorra entre las manos y con aspecto de no saber qué hacer. Había llegado el momento de que el hombre tímido pronunciara unas palabras. La multitud vitoreaba y aplaudía mientras él se acercaba al micrófono. Carraspeó y se detuvo allí, de pie, con los brazos caídos y la cabeza baja. «Estas dos últimas semanas —dijo— todos habéis leído malas noticias —hizo una pausa y añadió—: Hoy me considero el hombre más afortunado sobre la faz de la tierra».[2] Por los momentos que había vivido, los compañeros con los que había jugado, su familia. «Soy afortunado, sin duda», terminó.

Detrás de John Skinner, dos hombres hechos y derechos se echaron a llorar como niños. «Estaban realmente conmovidos —dijo Skinner—. Fue una experiencia emocionante». Fue el discurso humilde y valiente de un héroe del deporte que hizo gala de un coraje asombroso ante la cruel adversidad a la que se enfrentaba. Antes de que se terminara la inminente guerra, el propio John Skinner necesitaría un valor semejante, y también lo harían muchos millones de norteamericanos, aunque no lo supieran todavía en aquella calurosa tarde del verano neoyorquino.

Al día siguiente, varios cientos de kilómetros al sur de Nueva York, el presidente Franklin Delano Roosevelt navegaba por el río Patuxent de Maryland en el yate presidencial, el USS *Potomac*, un barco al que le gustaba llamar «la Casa Blanca flotante». Había acudido hasta allí para visitar a su íntimo amigo y consejero, Harry Hopkins, convaleciente y en horas bajas, que se alojaba en Delabroke, en una hermosa casa colonial que le habían alquilado para que pasara el verano a orillas del río. Hopkins había organizado, supervisado y llevado a cabo muchos de los proyectos

clave del *New Deal* de Roosevelt. Se trataba de agencias de ayuda en las que el gobierno hizo grandes inversiones en un intento de proporcionar puestos de trabajo e impulsar proyectos de obras públicas para ayudar al país a salir de la Depresión. El mayor de estos programas de empleo, el *Works Progress Administration,* o WPA, había sido el elemento central del *New Deal* desde 1935 y Hopkins había estado al frente hasta el verano anterior, cuando por culpa de un cáncer por el que tuvieron que extirparle dos tercios del estómago había iniciado un largo período de recuperación. Transcurridos dieciocho meses de su intervención, ya no podía ingerir alimentos y, como en el caso de Lou Gehrig, todo hacía pensar en una muerte inminente.

Su desaparición sería un gran golpe para el presidente, que había desarrollado un estrecho vínculo con este hombre delgado y enfermizo de fina inteligencia, gran capacidad de organización y agudo juicio. Recientemente, Roosevelt había encargado a Hopkins un trabajo diferente. Puede que la inminente guerra en Europa no estuviera entre las principales preocupaciones de muchos estadounidenses, pero no cabe duda de que desde hacía algún tiempo ocupaba un lugar predominante en la mente del presidente, sobre todo debido a los acontecimientos de Múnich del otoño anterior. En ese momento, parecía que la guerra iba a engullir toda Europa, pero tanto Francia como Gran Bretaña habían dado un paso atrás; habían permitido a Hitler, el canciller alemán, anexionarse los Sudetes, cuya población hablaba alemán, separándolos del resto de Checoslovaquia, sin mostrar oposición alguna. Los checos habían visto cómo se troceaba su país y la guerra se había evitado, pero en marzo de ese mismo año, exactamente seis meses después del acuerdo de Múnich, las tropas de Hitler se habían apoderado del resto de Checoslovaquia, con lo que el líder alemán había incumplido de manera flagrante su promesa de que no habría más anexiones. Ahora pretendía hacerse también con parte de Polonia. Estaba claro cuál era su plan: acosar, amenazar, asegurarse de que el resto del mundo no intervendría y luego avanzar. Nunca había sido tan fácil conquistar otros países. La cuestión, tal y como lo veían Gran Bretaña, Francia y Roosevelt, era que solo se podía detener a Hitler mediante el uso de la fuerza militar, lo cual significaba la guerra.

Así pues, el presidente veía cada vez más probable un conflicto armado europeo y, aunque muchos en Washington creían

que un futuro conflicto en Europa tenía poco que ver con ellos, Roosevelt no estaba tan convencido. También empezaba a darse cuenta de que el Atlántico ya no era la barrera que había sido en el pasado. El poder de la aviación aumentaba rápidamente, al igual que el de las fuerzas navales. El estadounidense Charles Lindbergh había saltado a la fama tras haber cruzado el Atlántico en un vuelo sin escalas en 1927; era cuestión de tiempo que las flotas de bombarderos pudieran hacer lo mismo. De todos modos, en ese momento ya existían los portaviones, pistas de despegue y aterrizaje flotantes que podían transportar fuerzas aéreas a todos los rincones del mundo. La tecnología avanzaba con rapidez. El mundo se hacía cada vez más pequeño.

Fuera como fuese, ese punto de vista no tenía muchos partidarios en Estados Unidos.[3] Los estadounidenses estaban al tanto del ascenso de Hitler y de los nazis, de la supresión de los derechos civiles en Alemania y de la creciente persecución a los judíos y otras minorías y, a pesar de todo, la opinión mayoritaria de los ciudadanos era que esos problemas los tenía que resolver Europa, no Estados Unidos. Los estadounidenses sentían que los habían arrastrado de mala gana a la última guerra y, según el parecer de muchos, apenas habían recibido muestras de agradecimiento por su intervención.

Sin embargo, habían entrado en la guerra de 1917 por idealismo, un idealismo que había quedado en evidencia desde entonces por su ingenuidad y que se había dejado de lado con resentimiento. Woodrow Wilson, presidente de Estados Unidos en ese momento, había sido el artífice de esta visión estadounidense del mundo, y había establecido su visión para un futuro mundo en paz a principios de 1918 con su discurso de los Catorce Puntos. Acudió a la posterior Conferencia de Paz de París con unos elevados ideales que contemplaban el libre comercio mundial y una futura Liga de Naciones, en la que pretendía que Estados Unidos desempeñase un papel central y cada vez más importante: el Nuevo Mundo enseñaría al Antiguo Orden cómo crear una sociedad global mejor y más justa. Sin embargo, el subsiguiente Tratado de Versalles no estuvo a la altura de esos ideales; los términos de la paz no prometían un futuro utópico, sino que más bien ponían de relieve una desconfianza nacional y un odio profundamente enraizado, agudizado por cuatro años de matanzas, gran parte de ellas en suelo francés y en el corazón de Europa.

Uno de los testigos directos de la Conferencia de Paz de París fue Roosevelt, a la sazón subsecretario de Marina. Tal vez su conversación más importante no se produjo en la propia conferencia, sino con Woodrow Wilson en el viaje de vuelta, cuando el presidente todavía rebosaba entusiasmo por su propuesta de una Liga de Naciones. «Estados Unidos tiene que formar parte de ella —le dijo a Roosevelt— o romperá el corazón al mundo, porque es la única nación que todos consideran que no actúa en interés propio y en la que todos confían».

Sin embargo, no iba a ser así. Cuando Wilson volvió a Estados Unidos, no logró convencer al Senado para que ratificara el tratado y, con él, la pertenencia a la Liga de Naciones propuesta por el presidente. El ansia por desempeñar un papel destacado en los asuntos mundiales se había desvanecido. Además, pocos deseaban tener un ejército grande. Al fin y al cabo, ¿qué sentido tenía? Y lo que es más importante, a muchos les parecía que, después de todo, el Antiguo Orden había prevalecido en Europa, con Gran Bretaña y Francia como mayores beneficiarios. El Nuevo Mundo había tratado de ayudar, pero lo habían ignorado. Bueno, si eso era lo que querían, no había más que hablar.

No obstante, esa nueva postura aislacionista tuvo consecuencias a corto plazo. Había que desmovilizar a cuatro millones de soldados y enviarlos a casa, y, con la misma rapidez, reducir la floreciente industria armamentística. El resultado, inevitablemente, fue un hundimiento de la economía.

Así pues, no sorprendió demasiado que en las siguientes elecciones los demócratas salieran del gobierno y los republicanos alcanzaran el poder con la promesa de volver a dar prioridad a los problemas nacionales. En lugar de promover el libre comercio, hicieron todo lo contrario: aumentaron las tarifas arancelarias, bajaron los impuestos y alentaron el gasto. Después adoptaron un enfoque más cercano al *laissez-faire* y redujeron el gobierno central. De la breve recesión se pasó rápidamente a una etapa de auge. Los estadounidenses disfrutaron de unos años de abundancia en su joven, vibrante y liberal país. Habían llegado los locos años veinte y la era del *jazz*.

Pero por más que Estados Unidos hubiera renunciado a liderar el mundo hacia una era moderna y progresista, eso no significaba que el país se desentendiera de los asuntos europeos. Lejos de ello, durante gran parte de la década de 1920, fue Estados

Unidos quien más ayudó a Alemania a recuperarse. Cuando la severidad de las indemnizaciones de guerra desembocó en una hiperinflación y a que se imprimiera dinero a carretadas, el Comité Dawes supervisó una espectacular quita en los pagos que permitió que Alemania levantara cabeza. Liderados por el general Charles G. Dawes, un banquero y empresario industrial de Chicago, y por otro industrial estadounidense, Owen Young, presidente de General Electric e impulsor del plan, el comité incluso consiguió aumentar la inversión exterior, restablecer el patrón oro del Reichsmark en sus niveles anteriores a la guerra frente al dólar y estabilizar la economía alemana. Los banqueros neoyorquinos de J. P. Morgan respaldaron estas medidas con un enorme préstamo de cien millones de dólares a Alemania.

Otra medida fue la creación de un agente de indemnizaciones —en este caso un financiero de Wall Street, Parker Gilbert— cuya función consistía en impedir el pago de cualquier indemnización si representaba un riesgo para la estabilidad de la economía alemana. De repente, la afluencia de capital exterior —y en especial de dólares— fue suficiente no solo para volver a levantar el marco alemán, sino también para permitir que Alemania hiciera frente, sin dificultad y en los plazos acordados, a las indemnizaciones adeudadas al Reino Unido y a Francia. Este dinero regresaba a continuación a Estados Unidos, que insistía en que Francia y Gran Bretaña pagasen sus deudas de guerra. De esta manera, el dinero circulaba y, en el proceso, Alemania salió del abismo y emergió una vez más como la economía industrial y moderna en el centro de Europa que había sido antes de la guerra.

Todo iba muy bien hasta que, de repente, Estados Unidos y, a continuación, el resto del primer mundo, quedaron atrapados en el desplome de Wall Street de octubre de 1929. Los préstamos a Alemania se vieron enormemente reducidos, mientras que los días de bonanza que había vivido Estados Unidos tocaron a su fin. Para cuando Franklin D. Roosevelt se convirtió en el trigésimo segundo presidente de Estados Unidos —y con él volvieron los Demócratas al poder por primera vez en doce años— el país estaba sumido en la peor depresión de su historia, con una tasa de desempleo por encima del 25 por ciento y la economía en caída libre. Roosevelt había llegado al poder aupado por promesas de mayor aislacionismo y de ayudas, recuperación y reformas: ayudas para los pobres y los desempleados, recuperación de la economía y re-

formas de muchas de las instituciones financieras del país. Estos propósitos eran casi por completo domésticos y conllevaron la continuación del progresivo ensimismamiento estadounidense. Casi no quedaba sitio para Alemania.

Otro principio esencial compartido por los dos extremos del espectro político de Estados Unidos había sido la necesidad de reducir el tamaño de las fuerzas armadas. De hecho, Roosevelt, como vicesecretario de Marina, había supervisado gran parte de la desmovilización de esa rama de las fuerzas armadas. La teoría era que un fuerte gasto en defensa no resultaba un factor disuasorio sino que se percibía como una provocación. Y para Estados Unidos, dada la posición aislacionista que había adoptado, no tenía sentido gastar miles de millones de dólares en mantener unas grandes fuerzas armadas.

No obstante, ahora el mundo era muy diferente. La República Democrática de Weimar era cosa del pasado y se había dejado de lado la política alemana de la década de 1920. En su lugar, gobernaba el país un dictador absoluto, Adolf Hitler, apoyado por un Partido Nazi que no desaprovechaba ninguna ocasión de hacer sonar los sables y de demostrar su poderío bélico.

Roosevelt no había olvidado aquella conversación con Wilson en el barco de regreso a América tras la Conferencia de Paz de París y, al margen de las promesas de centrarse en los asuntos internos que había hecho en 1933 al asumir el poder, estaba convencido de que Hitler era un loco empeñado en dominar el mundo y que, después de que Alemania se impusiera a Francia y a Gran Bretaña, lo más probable era que pusiera sus miras en someter a Estados Unidos. Se sabía que los alemanes tenían más aviones que Gran Bretaña y Francia, y, en el verano de 1939, tenían también más capacidad para mantener esa ventaja.

A finales de 1938, Roosevelt había enviado a su amigo Hopkins en una misión secreta a la costa Oeste del país con el objetivo de evaluar la capacidad de esa zona para fabricar aviones y estudiar cómo incrementar la producción urgentemente. El informe de Hopkins fue positivo. Roosevelt se planteaba vender los aparatos sobre todo a Francia y Gran Bretaña, con la esperanza de que Alemania, una vez se enterara de esto, se lo pensara dos veces antes de atacar a las dos mayores potencias de Europa. Roosevelt veía a Gran Bretaña y a Francia como la primera línea de defensa de Estados Unidos, donde la lucha se decidiría en el aire. Los aviones estadounidenses podrían marcar la diferencia.

Sin embargo, había dos grandes escollos. El primero era que esta estrategia representaba un viraje político radical y serían necesarias unas relaciones públicas increíblemente hábiles para ponerlo en marcha, incluso a pesar de que las encuestas mostraban signos de que cada vez había más ciudadanos que aceptaban el rearme como política. El segundo escollo era de carácter legal: la Ley de Neutralidad de 1937 establecía un embargo sobre la venta y el envío de armas a cualquier parte beligerante, ya fuera una dictadura agresiva o una democracia amiga. Gran Bretaña, por ejemplo, podía sortear el embargo usando fondos propios depositados en Estados Unidos y transportando armas en sus propios barcos desde Canadá, pero no cabía duda de que una derogación de la ley sería una declaración de intenciones y representaría una advertencia para la Alemania nazi.

Hacía un mes que se había presentado ante la Cámara de Representantes un proyecto de ley para derogar la Ley de Neutralidad, y el 30 de junio de 1939 se aprobó una versión enmendada, edulcorada y sin madurar. Ahora, Harry Hopkins y sus hijos Diana, Robert y Stephen, reunidos con el presidente en su yate, esperaban la decisión del Senado.

La respuesta llegó unos días más tarde, el 11 de junio. El embargo se mantendría, pero se eliminaban las medidas sobre la venta al contado. En adelante, los bancos estadounidenses estaban autorizados a comerciar libremente en caso de guerra. En cuanto a la revocación plena de la ley, quedaba pospuesta para la siguiente sesión, que tendría lugar en 1940. Fue lo que un comentarista denominó «un compromiso negativo entre el aislacionismo, la seguridad colectiva, el calor asfixiante de Washington y el partidismo político».[4]

Lo cierto, sin embargo, era que Estados Unidos, a pesar de su aislacionismo, había desempeñado un papel importante en la llegada al poder de Hitler y de los nazis. No cabe duda de que la dureza del Tratado de Versalles dio alas a Hitler y a sus simpatizantes. De todos modos, el Partido Nazi había sido casi insignificante hasta 1929. Hasta entonces, Alemania había seguido un camino democrático en el que una política de cooperación internacional y de creciente fortaleza industrial se percibía como la manera más eficaz de recuperar la zona de Renania ocupada por Francia y de que el país regresara a su condición de potencia. Solo después de la Gran Depresión, Hitler y los nazis empezaron

a ganar terreno en la política y salieron de la marginalidad. En otras palabras, Versalles fue la causa del surgimiento de los nazis, pero fue el desplome de Wall Street lo que ayudó a que llegaran al poder.

Al otro lado del océano, en Roma, el ministro italiano de Asuntos Exteriores, Galeazzo Ciano, conde de Cortellazzo y Buccari, trataba de asimilar la noticia de la muerte de su padre. El almirante Costanzo Ciano, héroe muy condecorado durante la Primera Guerra Mundial, había muerto el 26 de junio de forma algo inesperada, con solo sesenta y tres años. Su hijo estaba desolado. En su diario escribió una única entrada al respecto, en la que señalaba que el suceso lo había afectado muchísimo. «Fue un gran golpe para mí, física y mentalmente —afirmó—.[5] Me sentía como si me hubieran arrancado físicamente parte de mí. Solo en ese momento, después de treinta y seis años de vida, me di cuenta de lo reales, profundos e indestructibles que son los vínculos de sangre».

El padre de Ciano también había desempeñado un papel destacado en el ascenso del fascismo, un ascenso que se podía atribuir de forma más directa a los efectos de la Primera Guerra Mundial que el surgimiento del nazismo. Puede que Italia acabara entre los vencedores, pero fue una victoria pírrica. Al igual que Alemania, Italia era un país nuevo y, a pesar de la riqueza de su música y arte, era una nación fragmentada y subdesarrollada que luchaba por incorporarse a la modernidad. La guerra había puesto al descubierto una de sus mayores debilidades: la carencia de los recursos naturales necesarios para impulsar el desarrollo y la modernidad. Puede que Italia fuera uno de los cinco grandes —junto con Gran Bretaña, Francia, Estados Unidos y Japón— en impulsar el Tratado de Versalles, pero su influencia había sido mínima y sus ambiciones no se vieron satisfechas, ya que el país quedó en la ruina. En 1920, la lira se hundió y la inflación se disparó. Una serie de gobiernos débiles cayeron uno tras otro.

En medio de esta vorágine surgió Benito Mussolini, un periodista con un carisma exuberante y una personalidad grandilocuente. Copiando gran parte de la liturgia del príncipe-poeta de derechas, el conde Gabriele d'Annunzio, Mussolini creó un nuevo movimiento político. El fascismo creía en el vínculo sagrado de la nación —la Patria— encarnado en el espíritu y la



El conde Galeazzo Ciano, ministro italiano de Asuntos Exteriores, que en el verano de 1939 se quedó consternado por las maquinaciones de los aliados alemanes, de Italia y trató desesperadamente de mantener a su país al margen de la guerra.

personalidad de un líder. La política contradictoria y débil de la democracia fue reemplazada por un liderazgo fuerte y mucha teatralidad para cimentar el vínculo común de la nación. De este modo, se impusieron las camisas negras, los saludos, lemas y estandartes romanos, junto con el militarismo.

El almirante Ciano, conocido como *Ganascia* (Mandíbula), el famoso héroe de guerra homenajeado por el poeta d'Annunzio, no dudó en pronunciarse a favor del fascismo. El almirante también estuvo junto a Mussolini en octubre de 1922, cuando el líder fascista y unos 30 000 miembros de sus escuadrones paramilitares partieron desde sus bastiones en Milán y el valle del Po y emprendieron una marcha sobre Roma. Temiendo una guerra civil, el rey, Víctor Manuel III, entregó el poder a Mussolini y a su Partido Nacional Fascista. Mussolini lo llamó revolución, y la

marcha sobre Roma se convirtió en parte de la mitologización del fascismo. Sea como fuere, su dictadura había empezado.

Ciano siguió desempeñando un papel importante como ministro de Mussolini y llegó a ocupar el puesto de presidente de la Cámara Italiana de Diputados en 1934. Ser un héroe de guerra de procedencia noble en el corazón del nuevo régimen le deparó grandes riquezas, y es que el almirante era un corrupto en toda regla. En cualquier caso, en este mundo de poder y ricos de nuevo cuño, medró su hijo Galeazzo. Listo y ambicioso, en 1930 se casó con Edda, la hija de Mussolini, y rápidamente escaló posiciones en las filas políticas. Tras ser cónsul en Shanghái, volvió a Italia en 1935 y pasó a ser ministro de Prensa y Propaganda. Esto lo situó en el centro mismo del gobierno de Mussolini, aunque dejó Roma para ponerse al frente de un escuadrón de la Regia Aeronautica (la Real Fuerza Aérea) durante la invasión italiana de Abisinia. A su regreso triunfal, fue nombrado ministro de Asuntos Exteriores. Joven, elegante y guapo, además de *aviatore* y de reconocido mujeriego, encarnaba la nueva Italia de Mussolini.

Sin embargo, unos días después de la muerte de su padre, el nuevo y segundo conde Ciano intentó sumergirse en el trabajo, un antídoto tan bueno como cualquier otro para combatir la pena. Su oficina, el Palazzo Chigi, en el corazón de Roma, era convenientemente grandiosa y lujosa, pero eran momentos difíciles para el ministro de Asuntos Exteriores. Apenas un par de meses antes, Mussolini —el Duce— había cerrado una alianza formal con la Alemania nazi, conocida como «Pacto de Acero». El pacto, que se había fraguado casi en su totalidad en Berlín, comprometía a Italia a apoyar Alemania en todas las cuestiones relativas a los asuntos exteriores, incluida la guerra. En el curso de las negociaciones, en las cuales Ciano había desempeñado un papel importante, se había discutido mucho sobre la necesidad de ganar tiempo para que Italia se rearmara adecuadamente, pero le habían asegurado que Alemania no planeaba hacer nada de forma inmediata, y mucho menos llevar a cabo un ataque inminente contra Polonia. Ciano obtuvo garantías de los alemanes y regresó a Berlín el 21 de mayo para firmar al día siguiente. Le pareció que Hitler tenía buen aspecto, aunque oyó decir a *Frau* Goebbels, esposa del jefe de propaganda del Führer, que ella se estaba cansando de los monólogos del líder. «Puede ser todo lo Führer que quiera —escribió Ciano en su diario—, pero no hace más que repetirse y aburrir a sus invitados».[6]



El líder fascista italiano Benito Mussolini.

En la ceremonia de la firma del pacto, la plana mayor nazi se reunió alrededor de Ciano y la delegación italiana. Obsequiaron a Joachim von Ribbentrop, ministro de Asuntos Exteriores, con un collar de la Suprema Orden de la Santísima Anunciación.* Esto despertó la envidia de Göring, el segundo de Hitler y jefe de la Luftwaffe, además del principal industrial de Alemania. Heinrich Himmler, jefe de las SS, también estuvo presente para ser testigo de la supresión de cualquier amenaza a las ambiciones de Alema-

* Orden honorífica y dinástica fundada por la casa de Saboya en 132. *(N. del E.)*

nia procedente del sur. Al día siguiente, a su regreso a Roma, una multitud considerable recibió a Ciano. «Sin embargo, tengo claro —señalaría más tarde— que el pacto es más popular en Alemania que en Italia».[7]

Siete semanas después, no obstante, tendría la impresión de que sus aliados alemanes no les mostraban el respeto que los italianos esperaban. En lugar de eso, era evidente que Alemania les ocultaba información. Lo cierto era que los alemanes habían mentido sobre sus intenciones acerca de Polonia. Ciano empezó a preocuparse en serio.

Públicamente, el principal motivo de disputa era el corredor de Danzig, una angosta franja de terreno de poco más de cien kilómetros a lo largo de la costa del Báltico que incluía el puerto de Danzig. Más allá de este corredor, hacia el este, quedaba Prusia Oriental, separada del resto de Alemania excepto por esta franja. La creación de la Segunda República de Polonia había sido parte del Tratado de Versalles, a propuesta del presidente Wilson, que la incluyó como uno de sus Catorce Puntos. Polonia había sido un país independiente, pero a finales del siglo XVIII se lo habían repartido entre Prusia, Rusia y Austria. En otras palabras, Polonia había formado parte de estos países y en su territorio habían vivido poblaciones alemanas y rusas durante casi tanto tiempo como llevaba Estados Unidos siendo un país independiente.

Cuando en 1919 devolvieron esos territorios a los polacos, tuvo lugar una nueva guerra con la Unión Soviética, que ellos ganaron, pero no era sorprendente que tanto Rusia como la Alemania nazi quisieran recuperar esas tierras. Los polacos tenían la sensación de haber ganado una histórica y nueva independencia, liberándose del yugo de sus vecinos, mientras que Rusia y Alemania creían que se las había despojado injustamente de parte de su territorio.

En los años previos, Polonia había conseguido fusionar estos territorios en un estado nacional pero, a nivel político, había entrado en una deriva autoritaria. En 1926 hubo un golpe militar al que siguió un desgaste gradual de la política parlamentaria. En 1935, Polonia era, a todos los efectos, una dictadura. No obstante, mientras respetaran la línea política de su gobierno, la mayor parte de los polacos disfrutaban de una libertad considerable y, aunque muchos habrían preferido volver a la democracia, al menos eran independientes. Los polacos eran, ante todo, un pueblo orgulloso.

Mientras tanto, a pesar de que había firmado pactos de no agresión tanto con Alemania como con la Unión Soviética, Polonia seguía siendo muy vulnerable a un ataque de sus poco amistosos vecinos. No obstante, hizo muy poco para incrementar sus defensas. Sus planes de defensa se basaban en el supuesto de que sus fuerzas armadas no tendrían que combatir antes de 1942. El ejército era pequeño y estaba mal entrenado. Tenía un tanque, el 7TP, que era superior a los Panzer alemanes I y II, pero solo contaba con 140 unidades y, en total, apenas dos brigadas acorazadas, o sea, aproximadamente una división. Sus fuerzas aéreas constaban de unos seiscientos aviones de todo tipo, la mayor parte inferiores a los de la Luftwaffe. Todo esto era claramente insuficiente para hacer frente a Alemania y, sin la menor duda, también para hacer frente a la Unión Soviética y Alemania juntas.

Las pretensiones de Alemania, aunque injustificadas, eran comprensibles. Todavía estaba en la memoria de los alemanes que gran parte de Polonia había sido alemana. Y todavía quedaban muchos alemanes viviendo en un territorio que había pertenecido a Prusia y luego a Alemania, durante ciento veinticinco años. Antes de 1919, la última vez que Polonia había sido un país independiente había sido en el siglo XVIII, lo que implicaba que no quedaba nadie vivo que lo recordara. No obstante, Hitler era consciente de que los polacos no tenían la menor intención de ceder nada de esta recién ganada independencia. O sea, que la única alternativa era ocupar Polonia por la fuerza.

Ni a Gran Bretaña ni a Francia les preocupaba especialmente lo que le pasara a Polonia, pero sí les importaba que a Hitler no se le permitiera apropiarse de territorio. Al fin y al cabo, ¿dónde se detendría? ¿Toda Europa? ¿Todo el mundo? Después de haberse retractado en Múnich el pasado mes de octubre respecto a los Sudetes, era evidente que había que ponerle freno. Tenían que poner coto a las ambiciones de Hitler y de los nazis.

Tampoco al conde Ciano le importaba el destino de los polacos. Danzig lo traía sin cuidado, pero sí le preocupaba ser arrastrado a una guerra para la cual Italia, evidentemente, no estaba preparada. No lo había estado en 1914, y aunque había apoyado a la parte ganadora, la guerra había sido una catástrofe para el país transalpino. Después, Mussolini había declarado que crearía un nuevo imperio italiano capaz de rivalizar con la Antigua Roma, pero las guerras de conquista en África Oriental no habían

solucionado el problema de los recursos. Más aún, una cosa era atacar a nativos africanos, como habían hecho en Abisinia —e incluso eso había sido más difícil de lo que habían imaginado— y otra muy distinta era atacar a una Albania aunque estuviera en decadencia y retroceso, como habían hecho los italianos en abril de ese año. Pero la perspectiva de entrar en una guerra total de ámbito europeo contra Gran Bretaña y Francia era todavía peor. Italia no podía competir con estos países en el ámbito industrial, ni en el económico, ni en el material, a menos que contara con una ayuda enorme de su más reciente aliado.

Capítulo 2

La diplomacia

París, Francia, noche del lunes, 31 de julio de 1939. Estaba siendo un buen verano en París. Las terrazas de los cafés y los parques estaban llenos, como de costumbre, y el tradicional desfile militar del Día de la Bastilla, celebrado dos semanas antes, había sido especialmente lucido. Los petos de la Caballería Montada habían relucido al sol; en el desfile habían participado tropas de África, la infantería había lucido sus uniformes de gala y enormes tanques nuevos y piezas de artillería habían desfilado por los Campos Elíseos en un gran despliegue de fuerza militar y confianza, como correspondía a una de las naciones más poderosas del mundo.

En el austero Château de Vincennes, al sudeste de París, Cuartel General del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas Francesas, acababan de recibir instrucciones de sus homólogos británicos para las próximas conversaciones sobre asuntos militares con la Unión Soviética. Un dossier impreso de dos centímetros y medio de grosor reflejaba la inquietud que sentían tanto los británicos como los franceses al tener que tratar con los rusos y, en especial, con su dictador comunista, Iosif Stalin.

Las conversaciones con la Unión Soviética habían empezado en abril de ese año y, en ellas, Gran Bretaña y Francia habían expresado su voluntad de llegar a algún tipo de pacto basado en el antiguo acuerdo que había dejado completamente rodeada a la Alemania Imperial en 1914. El problema radicaba en que ahora Rusia era muy diferente. Para las democracias occidentales, el comunismo era tan malo como el nazismo y las purgas llevadas a cabo por Stalin en los últimos años no contribuían a fomentar un clima de confianza. Los observadores internacionales se quedaron estupefactos al saber que un número importante de altos oficiales del Ejército Rojo habían sido arrestados y ejecutados de forma inmediata, entre ellos el mariscal Mijaíl Tujachevski, un brillante

militar que había impresionado a los británicos durante una visita en 1936. Pero Tujachevski no fue el único en morir ejecutado. Tres de los cinco mariscales, trece de los quince comandantes del Ejército, cincuenta de los cincuenta y siete comandantes de cuerpos de Ejército y ciento cincuenta y cuatro de ciento ochenta y seis comandantes de división también murieron ejecutados. En otras palabras, gran parte de los líderes del Ejército Rojo fueron eliminados, y una de las figuras clave detrás de esta gran purga fue Vyacheslav Mólotov, que, desde comienzos de mayo de 1939, era el nuevo ministro de Asuntos Exteriores soviético. Aunque ni los británicos ni los franceses conocían exactamente cuáles eran las cifras exactas de la purga del Ejército Rojo, lo que sabían ya era suficiente. Estos rusos no eran del tipo de gente con la que se puede tratar, y esa era una de las razones por las que habían optado por aislar a la Unión Soviética en los últimos años.

Por otra parte, ¿serían los alemanes tan estúpidos como para invadir Polonia si eso representaba entrar en guerra no solo con las potencias occidentales, sino *también* con la Unión Soviética? Los británicos y los franceses se dijeron a sí mismos que si con ello había siquiera una posibilidad de evitar la guerra, valía la pena negociar con los rusos.

No obstante, desde el comienzo hubo una desconfianza mutua. Los rusos no estaban seguros de que las intenciones occidentales fueran sinceras. Precisamente como consecuencia de la purga, que había dejado al Ejército Rojo muy debilitado, a Stalin le preocupaba la idea de tener que enfrentarse solo a una Alemania nazi hostil en sus fronteras, lo cual sería inevitable en caso de que Alemania invadiera Polonia. Por otra parte, Gran Bretaña y Francia, estados democráticos los dos, se encontraban muy alejados políticamente de la Rusia comunista. Para colmo, Gran Bretaña seguía siendo una monarquía y los rusos habían ejecutado a su propia familia real apenas veinte años antes. De hecho, Stalin parecía proclive a ejecutar a mucha gente. En Francia, las preocupaciones no solo tenían que ver con la naturaleza despreciable de Stalin y sus secuaces, sino también con la posibilidad de alentar el creciente apoyo al comunismo en el propio país galo y con los temores al imperialismo soviético.

Estaban, además, las exigencias soviéticas. Gran Bretaña y Francia habían accedido a garantizar la soberanía de Polonia, pero ahora Stalin también quería que las dos potencias occiden-

tales garantizasen la soberanía de los países bálticos. Otra cuestión espinosa que todavía quedaba por resolver era la insistencia soviética en que se diera derecho de paso al Ejército Rojo a través de Polonia en caso de que surgiera la necesidad, concesión que los franceses habían intentado obtener de los polacos en varias ocasiones y siempre en vano.

Las negociaciones avanzaban y retrocedían. Gran Bretaña no acudía convencida a las reuniones, pues el primer ministro, Neville Chamberlain, solo había accedido a entrar en las conversaciones por la presión de su Gabinete. Los franceses se habían mostrado más ansiosos por llegar a algún tipo de acuerdo, pero ambas partes eran incapaces de encontrar unas bases sobre las cuales ponerse de acuerdo.

Y cuando menos lo esperaban, como una especie de milagro diplomático, el 17 de julio, los negociadores soviéticos solicitaron conversaciones militares e invitaron a una misión militar británica y francesa a acudir a Moscú. Según los soviéticos, esas conversaciones cara a cara eran esenciales para llegar a un acuerdo político. De este modo, a comienzos de agosto todo parecía indicar que, al fin y al cabo, la posibilidad de alcanzar un acuerdo era real.

Los británicos habían redactado rápidamente sus propias instrucciones para las conversaciones en Moscú, y precisamente ese era el pesado documento impreso que había llegado ahora al Château de Vincennes. Entre los integrantes de la delegación francesa que trataba de estudiar las instrucciones británicas estaba el capitán André Beaufre, un oficial de treinta y siete años destinado recientemente al Estado Mayor General desde el norte de África francés. Lo que más le llamó la atención del documento británico era su cautela. Los británicos insistían en que no hubiera, bajo ningún concepto, ningún intercambio de información secreta, y en que los aliados occidentales tuvieran presente en todo momento que era posible que los rusos colaboraran o se aliaran con los alemanes. En otras palabras, no había que confiar en los rusos bajo ninguna circunstancia.

La conclusión que sacó Beaufre era que el principal objetivo de los británicos no era firmar un tratado con la Unión Soviética, sino, más bien, alargar las negociaciones todo lo posible. A pesar de esto, Beaufre creía que la misión ofrecía ciertas esperanzas: pensaba que los rusos de verdad tenían intenciones de firmar algún tipo de acuerdo, y eso ya era algo.

El presidente de Estados Unidos era un enamorado del mar y sentía fascinación por la Marina y por todo lo que tuviera que ver con la navegación. Por eso no perdía ocasión de embarcarse en el yate presidencial en el que, hacía apenas un mes, había llevado a su amigo Harry Hopkins en una excursión por el río Patuxent.

Otro hombre al que le gustaban mucho los barcos era el *Feldmarschall* Hermann Göring, y aquel primer fin de semana de agosto se encontraba en un crucero por las islas del Báltico en el *Carin II*, su lujoso yate, bautizado con el nombre de su primera esposa, a la que adoraba y que había muerto ocho años antes.

Entre los altos mandos nazis no había ninguno que disfrutara tanto como él de las riquezas y extravagancias. Si bien a Hitler le gustaba lo grande —los barcos, las oficinas, los edificios, las armas, etcétera—, tenía algo de puritano. Era despreocupado en el vestir, no fumaba ni comía carne y tampoco bebía. No se podía decir lo mismo de Göring, que se había hecho confeccionar todo un vestuario de ostentosos uniformes, había engordado por su afición a la buena mesa y a los buenos vinos, fumaba los mejores cigarros y no solo tenía un yate de lujo, sino también una flotilla de coches de las mejores marcas, casas y fincas llenas de obras de arte, salas de juegos e incluso, en su mansión de Carinhall, al norte de Berlín, una enorme maqueta ferroviaria por encima de la cual volaban aviones en miniatura movidos por alambres. Göring adoraba el lujo.

Aunque solían retratarlo como un tipo gordo y ridículo, Göring era un individuo inteligente y de gran astucia política. Tenía carisma y era todo un Maquiavelo que, valiéndose de una combinación de astucia, encanto personal y crueldad, había alcanzado una posición de poder y autoridad dentro del Partido Nazi por encima de la cual solo estaba el propio Hitler.

Durante la Primera Guerra Mundial, Göring pasó de las trincheras a la Fuerza Aérea y llegó a comandar la unidad *Jagdgeschwader 1* (1.ª Ala de Caza), liderada anteriormente por Manfred von Richthofen, *el Barón Rojo.* Después de la guerra, Göring siguió volando, primero en espectáculos aéreos y luego como piloto para una línea aérea sueca. Consiguió cierta notoriedad en la sociedad sueca y allí conoció al explorador Eric von Rosen, que fue quien le presentó a Carin von Kantzow, su primera esposa. Precisamente Göring descubrió el símbolo de la esvástica en una

estancia de la casa de campo de Von Rosen. Se dice que fue después de ver esta runa nórdica en Suecia cuando Göring sugirió a Hitler que la adoptara como símbolo de los nazis.

Para cuando conoció a Carin von Kantzow y a Von Rosen, Göring ya tenía ambiciones políticas y, tras regresar a Alemania, entró en contacto con Hitler y quedó inmediatamente cautivado por ese hombre y su incipiente movimiento político. Göring estaba al lado de Hitler en el *Putsch* de la Cervecería en 1923, cuando los nazis intentaron hacerse con el poder, en el transcurso del cual recibió un disparo en la ingle. En su larga y dolorosa recuperación le suministraron grandes cantidades de morfina que acabaron convirtiéndolo en adicto, adicción de la que nunca se libraría. Entre los efectos secundarios de esta droga están la sensación de euforia, la alteración de glándulas y hormonas, los grandes estallidos de energía y vanidad, y también delirios y tremendas depresiones. Göring presentaba todos estos síntomas. Pero esto no le impidió mantenerse fiel a Hitler en todo momento ni demostrar una gran agudeza y visión política en sus momentos de euforia.

Durante gran parte de las décadas de 1920 y 1930, los nazis —o nacionalsocialistas, como se llamaban oficialmente— fueron, en el mejor de los casos, irrelevantes políticamente y, en el peor, una broma. Solo después del desplome económico de 1929 empezaron a ganar terreno, e incluso entonces lo hicieron con bastante lentitud. En 1928, los nazis apenas habían conseguido solo el 2,5 por ciento de los votos y las ventas de *Mein Kampf*, mezcla de autobiografía y manifiesto político de Hitler, habían descendido tanto que los editores decidieron retrasar la publicación del segundo volumen. En 1931, sin embargo, tras el desplome económico, Gran Bretaña se desvinculó del patrón oro, que servía de referencia para establecer el valor de la libra esterlina, la principal divisa del comercio mundial. Este movimiento convirtió una recesión internacional grave en una catastrófica depresión global. Otros once países siguieron el ejemplo de Gran Bretaña; pero Francia, Alemania y otros mantuvieron su paridad con respecto al dólar. A medida que la libra esterlina y otras monedas se devaluaban, los exportadores alemanes sufrían, y con ellos se resentía el crecimiento económico —conseguido gracias a las exportaciones industriales— en el que Alemania había basado su estrategia de crecimiento pacífico y democrático para volver a situarse entre los países más avanzados del mundo.

Alemania podría haber devaluado el Reichsmark, pero eso entrañaba sus propios riesgos, y fuera como fuese, el país tenía demasiados recuerdos dolorosos de la hiperinflación de la posguerra de los años 1922 y 1923. Estados Unidos también se mostró en contra de esa jugada y le manifestó al gobierno germano que no solo quería que Alemania pagara sus préstamos a largo plazo, sino que también protegiera su balanza de pagos manteniendo los controles existentes sobre el cambio. De esta manera, Alemania se encontró atada al patrón oro mientras tenía que hacer frente a la devaluación de muchas de las divisas en las que ganaba la mayor parte de los ingresos de su balance comercial.

El resultado fue un rápido aumento del desempleo y un auge del nacionalismo. Hitler y sus nazis habían sido claros: la lucha —*Kampf*— era una lucha por alimentos, recursos y espacio vital o *Lebensraum*. Según Hitler, eso no podía conseguirse mediante una interdependencia económica internacional mutua. Solo podía lograrse con la conquista militar. En otras palabras, el liberalismo no funcionaba.

Ahora que la política de la década de 1920 se hundía y volvían los tiempos difíciles, la concepción que tenía Hitler del nacionalismo empezó a ganar terreno. En las elecciones del verano de 1932, los nazis obtuvieron un 37,2 por ciento de los votos, y aunque no hubo una clara mayoría para ningún partido, el *Feldmarschall* Hindenburg, presidente de Alemania, se resistió a la idea de hacer canciller a Hitler, y el líder nazi se negó a ocupar ningún cargo por debajo de ese. Esto decepcionó a sus partidarios y el nacionalsocialismo de Hitler perdió terreno en las siguientes elecciones, que tuvieron lugar en noviembre de ese mismo año, y descendió hasta el 33 por ciento de los sufragios.

A comienzos de 1933, había indicios de una incipiente recuperación económica, pero debido a los enconados enfrentamientos entre partidos y con el canciller Kurt von Schleicher en el poder gracias a una endeble coalición, un pequeño grupo de conservadores desafectos de derechas, incluido el anterior canciller Franz von Papen, destituido el verano pasado, conspiró para obligar a Hindenburg a formar otro gobierno que incluyese a los nazis. Esto implicaba ofrecer la cancillería a Hitler, aunque el número de votos del Partido Nacionalsocialista ahora fuera a la baja. Este era el cargo que deseaba Hitler, que aceptó de inmediato.

Sin embargo, de ningún modo había llegado al poder por un abrumador deseo de los alemanes de adoptar las políticas nazis de rearme agresivo, conquista militar, antisemitismo y antibolchevismo. El ascenso de Hitler se produjo más bien porque Alemania encontró por el camino una serie de bifurcaciones imprevistas y, una y otra vez, eligió los caminos que llevaron al surgimiento y, a continuación, al auge de los nazis.

Convertido en canciller, Hitler no perdió el tiempo y desmanteló la democracia parlamentaria. Se convocaron unas nuevas elecciones en marzo de 1933 y, empleando tácticas intimidatorias y acosando al católico Partido de Centro, Hitler consiguió la mayoría de dos tercios que necesitaba, lo que le permitió aprobar su Ley Habilitante de 1933. Esto le dio a su gobierno la posibilidad de gobernar por decreto y supuso el fin de la democracia parlamentaria en Alemania. Se prohibieron los demás partidos políticos y se impusieron restricciones a la prensa. Los judíos y otros grupos no arios fueron excluidos primero de las artes y luego de la titularidad de tierras. El momento fue perfecto: en Estados Unidos, Roosevelt acababa de acceder a la presidencia y su país estaba inmerso en una recaída en la depresión, mientras que Francia estaba igualmente preocupada por su propia agitación política interna. El resto del mundo moderno estaba, pues, distraído. Al llegar el verano de 1934, cuando murió Hindenburg, Hitler se convirtió en el único líder del Tercer Reich, como había pasado a denominarse Alemania. Ahora no solo era el Führer de los nazis, sino también de todos los alemanes.

Durante los duros inicios de Hitler y la trayectoria larga y azarosa del Partido Nazi hacia el poder, Göring jamás titubeó en su lealtad para con Hitler ni en su dedicación a la causa. Más aún, mientras Hitler aportó la visión y la retórica, Göring fue el responsable de la creación de gran parte del aparato del partido. Él fue el creador de las Schutzstaffel, las SS, en un principio la guardia personal de Hitler. Göring también creó el Sicherheitsdienst, el SD, del cual formaba parte la Gestapo, la policía secreta. También fue el responsable del establecimiento de los campos de concentración, inicialmente centros de detención para prisioneros políticos. Se convirtió en portavoz del Parlamento alemán, presidente del Reichstag, primer ministro de Prusia, presidente del Consejo de Estado Prusiano, *Reichsjägermeister* (jefe de los bosques y la caza del Reich) y fue el creador de la nueva Fuerza

Aérea Alemana que, bajo su mando, se transformó en 1935 en la Luftwaffe.

Ese mismo año, Hitler le había dado el control de la producción alemana de aceite sintético y caucho, un asunto vital dada la escasez de petróleo del Reich, y en 1936 se convirtió en Comisionado Especial del Plan Cuatrienal, por encima del ministro de Economía, Hjalmar Schacht. Su misión consistía en lograr la plena recuperación de la economía alemana, seguir con el rearme, supervisar el almacenamiento de recursos, reducir el desempleo, mejorar la producción agrícola, fomentar las obras públicas y estimular otras áreas de la producción y la industria.

Era una empresa ciclópea, y sin embargo, rodeándose de industriales y banqueros de primera línea y con la ayuda de su encanto personal, cerró una serie de acuerdos bilaterales con Yugoslavia, Suecia, Rumanía, Turquía, España y Finlandia que permitieron a Alemania proveerse de recursos minerales vitales como el tungsteno, el petróleo, el níquel y el mineral de hierro, importantísimos todos ellos para una industria de guerra. La economía alemana ya crecía antes de que Hitler accediera al poder, pero, en 1936, alcanzó una estabilidad que le permitió abordar un plan de rearme mucho más amplio. Los primeros proyectos de obras públicas aumentaron los datos de empleo y, aunque Alemania seguía dependiendo de las importaciones, mediante la continuada contención del gasto de los consumidores, los nazis consiguieron reducir las importaciones de consumo y seguir comprando las materias primas necesarias para el rearme. Hitler también atrajo a los empresarios hacia sus planes de conquista militar mediante la prohibición de los sindicatos y la promesa de un futuro brillante. Esto hizo que grandes empresas como Krupp, IG Farben y Siemens aceptasen cobrar en pagarés garantizados por el Reichsbank, lo cual permitió que el proceso se pusiera en marcha casi de inmediato cuando Hitler llegó al poder.

Göring fue un paso más allá con su Plan Cuatrienal: revolucionó todavía más la economía alemana y gestionó gran parte del proceso con su propio grupo de asesores y especialistas que trajo del equipo con el que trabajaba en su propio Ministerio prusiano.

También hubo muchos sobornos, acuerdos secretos y concesión de favores, pero en el proceso creó un gran imperio industrial. Tras llegar a la conclusión de que la producción de hierro y de acero estaba por debajo de sus posibilidades, creó sus propios

hornos para producirlos y absorbió muchas empresas más pequeñas de la región del Ruhr, corazón industrial de Alemania y de Austria. El conglomerado industrial Hermann-Göring-Werke, o HGW, se convirtió en unos de los más grandes de Europa y, además, nunca llegó a ser una empresa nacional o de propiedad de los nazis, sino que se mantuvo como una empresa privada del propio Göring. Además, como jefe de la economía nazi, controlaba todas las reservas de divisas de Alemania y ninguna corporación alemana podía adquirir bienes o materias importados sin su aprobación.

Aunque el respaldo del Führer le ponía las cosas indudablemente más fáciles, no se debe subestimar el mérito de lo conseguido por Göring. Si Hitler pudo plantearse asumir el riesgo de una guerra en el verano de 1939 fue, en gran medida, gracias al trabajo de su mano derecha. Por otra parte, poner a un morfinómano amante del lujo y antiguo acróbata aéreo al frente de la economía era una estrategia, cuando menos, peligrosa. A Hitler le gustaba apostar fuerte, cosa que el mundo no tardaría en descubrir.

Göring tampoco rehuía los riesgos, aunque tenía claro, tal vez más que el propio Führer, que Alemania todavía tenía un largo camino por recorrer para estar preparada para una guerra contra las superpotencias mundiales. Ocupar Polonia era una cosa, pero enfrentarse a Gran Bretaña, Francia y la Unión Soviética, con Estados Unidos amenazante en un segundo plano, era algo muy distinto. Si querían atacar a Polonia y reclamar con contundencia el corredor de Danzig, deberían hacerlo sin correr el riesgo de atraer esas otras naciones al conflicto.

Durante aquel primer fin de semana de agosto, mientras navegaba en el *Carin II*, no dejaba de preguntarle a su jefe de inteligencia, Beppo Schmid, qué harían los británicos. Unos días más tarde, el 7 de agosto, se reunió clandestinamente con siete empresarios británicos en una granja aislada de la costa occidental de Schleswig-Holstein.[1] Su amigo Birger Dahlerus, un empresario sueco que había convencido a Göring de que podría mediar con los británicos en favor de Alemania, había organizado la reunión. En ella, Göring advirtió a los empresarios británicos de que Alemania bien podría negociar también con Rusia. Durante el almuerzo propuso un brindis por la paz. A su vez, los empresarios, enviados con el apoyo del Foreign Office británico, regresaron

trayendo una oferta de Göring para reunirse con Chamberlain. En los días siguientes, Göring y Dahlerus esperaron una respuesta. El 12 de agosto, Göring llamó por teléfono a su amigo sueco para decirle que había ordenado a Goebbels que fuera suave con los británicos en la prensa.

No obstante, la única respuesta de los británicos fue un silencio sepulcral.

En Gran Bretaña, recién empezado el mes de agosto, seguía el tórrido y largo verano. El martes, 1 de agosto de 1939, fue un hermoso día soleado en el sur de Inglaterra y, en Kent, Edward Spears visitó a su viejo amigo Winston Churchill en Chartwell, la casa que este tenía cerca de Westerham. En esos momentos, Churchill era un parlamentario que se sentaba, como él, en la parte trasera de la cámara y no tenía responsabilidades de gobierno, pero ambos habían entablado amistad durante la Primera Guerra Mundial. Por aquel entonces, en 1915, Spears era oficial de enlace con la 10.ª *Armée* francesa y había acompañado a Churchill, entonces primer lord del Almirantazgo, en una gira de inspección durante la que se hicieron amigos. Ya avanzada la guerra, Spears ascendió a oficial de enlace entre el Ministerio de la Guerra francés y la Oficina de Guerra de Londres. Aunque sus padres eran británicos, él había nacido y se había criado en París, y no solo hablaba un francés impecable, sino que, como era de esperar, era un francófilo convencido, igual que Churchill.

Después del almuerzo, Churchill llevó a Spears a la segunda planta, al despacho amplio, luminoso y soleado donde trabajaba. Desde allí se contemplaban unas hermosas vistas de la tranquila campiña de Kent. Spears le había pedido a Churchill que leyera su nuevo libro sobre la guerra, a lo que su amigo había accedido y le había hecho algunos comentarios y le había expresado, además, sus condolencias por acabar de poner punto final a un libro sobre una guerra cuando parecía que otra estaba a punto de empezar.

Churchill estaba preocupado por la debilidad de Gran Bretaña en el aire. Aunque había situado a las Fuerzas Aéreas en el centro de su política de rearme, Churchill pensaba que la RAF no era lo bastante poderosa. Lo cierto es que Gran Bretaña y Alemania estaban muy igualadas en lo que a producción de aeronaves se refiere, con alrededor de 8 000 por año, pero Alemania llevaba más tiempo produciendo esas cantidades. El resultado era que la

Luftwaffe tenía listos para entrar en acción unos dos mil aviones de primera línea; la RAF, por su parte, ni la mitad de esa cifra. Además, según Churchill, la Fuerza Aérea francesa tampoco era lo bastante poderosa si se comparaba con la Luftwaffe alemana. En lo que atañe puramente a cifras, su análisis no era correcto, ya que, juntas, Gran Bretaña y Francia sumaban más aviones que la Luftwaffe, pero en el aspecto operativo y táctico, Churchill estaba más cerca de la verdad.

No obstante, los dos tenían una gran fe en el ejército francés. Sobre todo Spears, que había pasado mucho tiempo con los franceses en la Primera Guerra Mundial, sentía un gran aprecio por su ejército y compartía el orgullo marcial de los oficiales franceses a los que había conocido y con los que había trabajado. Estaba seguro de que la actual generación de jóvenes oficiales y soldados era digna de sus padres. Los dos hombres se reunirían de nuevo en un par de semanas, pero sería en París, como huéspedes del general Alphonse Georges, subcomandante en jefe del Estado Mayor francés. Georges les había prometido una visita a la Línea Maginot y a las defensas francesas, que Churchill tenía gran interés en ver con sus propios ojos.

La conversación giró en torno a la inminente misión militar anglofrancesa en Rusia, sobre la cual ninguno de ellos albergaba grandes esperanzas. Sobre todo Churchill, quien estaba seguro de que los rusos se volverían contra Gran Bretaña y Francia sin ningún problema en caso de considerar que eso pudiera darles cierta ventaja.

En el ínterin, solo cabía esperar que se produjese un milagro en Moscú. En ese caso, todavía habría esperanzas de evitar una guerra.

Quien no compartía la inquebrantable fe de Churchill y Spears en el ejército francés era el capitán André Beaufre. Este brillante y sagaz oficial del Estado Mayor era demasiado joven para haber participado en la Primera Guerra Mundial, pero había entrado en acción en Marruecos y en la campaña del Rif, donde había resultado gravemente herido y estado a punto de morir. Tras recuperarse lo enviaron a la École de Guerre, tras lo cual ocupó puestos administrativos en los cuarteles del Estado Mayor General y también en el norte del África francesa. Beaufre era un oficial joven y enérgico, un estudioso de las cuestiones militares y políticas, y

le preocupaba mucho que las fuerzas armadas francesas —y, en especial, el Ejército— se caracterizaran por su instinto defensivo y por su carencia de ideas.

Beaufre formaba parte de la misión francesa que participaría en las conversaciones de Moscú. El plan consistía en ir primero a Londres, reunirse allí con el equipo británico y dirigirse juntos a Leningrado en barco. Nada de esto hacía pensar en una enorme urgencia. Era diplomacia, y formaba parte del esfuerzo por impedir la guerra, pero daba la impresión de que ninguno de los integrantes de una y otra legación estaban muy entusiasmados con la misión.

Mientras el *Feldmarschall* Göring navegaba en su yate, Beaufre y la legación francesa, liderada por el general Aimé Doumenc —un alto comandante, aunque no demasiado, de la Primera Región Militar francesa—, llegaron a Londres el 4 de agosto en un tren que enlazaba con el barco. Al día siguiente, viajaron al puerto de Tilbury, en la desembocadura del Támesis, y se embarcaron en el *City of Exeter*, un antiguo barco de Ellerman Lines que se había usado en Sudáfrica y que la Marina Real había alquilado para el viaje a Leningrado. La tripulación estaba compuesta exclusivamente por indios con turbante y, según Beaufre, el barco era «un testigo silencioso del Imperio».[2] Las comodidades que ofrecía estaban un poco *passé* y todo tenía un aire de desvaída *grandeur* comparable al de la propia misión.

Doumenc era el general más joven del ejército francés, pero aun así tenía sesenta años. Encabezaba la legación británica el honorable almirante sir Reginald Aylmer Ranfurly Plunkett-Ernle-Erle-Drax, de casi sesenta años y fabuloso nombre. Al igual que Doumenc, era un alto mando, pero no de la plana mayor. El representante británico de la aviación era el vicemariscal sir Charles Burnett, rubicundo y de espesas cejas, que hizo las delicias de Beaufre al contarle historias de la guerra de los bóeres. Aunque la delegación estaba formada por personas capaces y con experiencia, no era una alineación que fuera a deslumbrar a los rusos.

Durante el viaje por el Báltico, las dos delegaciones tuvieron oportunidad de reunirse dos veces al día en la que había sido la sala de juegos infantiles del barco para redactar un texto conjunto que presentar a los rusos. Dedicaron el resto del tiempo a disfrutar del crucero, con copiosas comidas a base de curry que alternaban con torneos de tenis de mesa en cubierta.

Finalmente, el 9 de agosto llegaron a Leningrado. Eran las once de la noche, pero el cielo todavía estaba claro y tenía un color lechoso y brillante. En el muelle, unos pocos transeúntes desaliñados y algunos soldados con gorras verdes vieron sobre el puente del *City of Exeter* a veintiséis oficiales vestidos con trajes de gala mientras la tripulación india, igual de impecable, atracaba el barco. «Sería difícil —apuntó Beaufre— hallar una imagen más precisa para resumir la diferencia entre los dos mundos que estaban a punto de encontrarse frente a frente».[3]

En la segunda semana de agosto, la preocupación se acrecentaba entre los italianos y, en especial, afectaba al conde Ciano. Su frustración y su enfado crecían a medida que comprendía que su socio del Eje los había engañado acerca de Polonia. Unos días antes, Ciano le había sugerido a Mussolini que se reuniera personalmente con Von Ribbentrop y tratara de descubrir qué diantres pasaba. También pensó en poner en práctica la idea de Mussolini de celebrar una conferencia mundial de paz. Lo último que Ciano quería en ese momento era que Italia se viera envuelta en una guerra. Las reservas de oro estaban vacías después de las tremendamente costosas campañas de Abisinia, la desdichada intervención en la Guerra Civil española y el limitado rearme. Las existencias de metales eran bajas y las fuerzas armadas no estaban preparadas en absoluto. «Si estalla el conflicto —apuntó Ciano— solo combatiremos para salvar nuestro "honor",[4] pero debemos evitar la guerra».

Por todo esto, el ministro de Asuntos Exteriores italiano había volado a Salzburgo la noche anterior y, desde allí, viajado en coche hasta Obersalzberg, en Berchtesgaden, donde Hitler y muchos representantes de la élite nazi tenían sus villas de montaña.

Las conversaciones resultaron muy insatisfactorias. Con los Alpes como testigos, Ciano encontró a los interlocutores alemanes esquivos y la conversación fue tensa. Una cosa quedó clara: Hitler y Alemania apostaban por la guerra. A Ciano le parecieron «implacables». Von Ribbentrop rechazó todas las sugerencias propuestas por Ciano para llegar a un compromiso.[5] Más tarde escribiría: «Estoy seguro de que aun cuando a los alemanes se les diera más de lo que piden, atacarían igualmente porque están poseídos por el demonio de la destrucción».[6] Empezaba a caer en la cuenta de lo poco que sus aliados alemanes valoraban la opinión de los italianos.

Al día siguiente, después de una cena en la cual se mascaba la desconfianza, Ciano se reunió con Hitler, a quien encontró tan decidido a emprender la guerra como Von Ribbentrop. «Francia e Inglaterra, sin duda, harán muchos aspavientos teatrales antialemanes —le dijo Hitler—, pero no entrarán en guerra».[7] El Führer alabó a Mussolini, pero se cerró en banda y dejó de escuchar en cuanto Ciano empezó a hablar de los efectos desastrosos que la guerra tendría para el pueblo italiano.

Indignado, Ciano regresó en avión a Roma, donde se presentó inmediatamente ante Mussolini en el Palazzo Venezia para ponerlo al tanto de lo que había pasado y manifestar su disgusto con Alemania, sus líderes y su forma de hacer las cosas. «Nos han traicionado y mentido —dijo—.[8] Ahora nos están arrastrando a una aventura que no queríamos y que podría comprometer al régimen y a todo el país. El pueblo italiano se estremecerá de horror». Instó a Mussolini a declarar que Italia no combatiría contra Polonia y a retirarse del Pacto de Acero para eludir esa obligación. Al principio, Mussolini se mostró de acuerdo, pero después cambió de idea y dijo que el honor obligaba a Italia a marchar junto a Alemania. Ciano se retiró, consciente de que debería trabajar muy duro en los siguientes días para conseguir que el Duce cambiara de idea y «despertar en él todas las reacciones antialemanas posibles».[9] Ciano estaba convencido de que entrar en la guerra al lado de Alemania sería un desastre para Italia. Tenía que encontrar alguna forma de evitarlo.

Capítulo 3

El tiempo se acaba

Lunes, 14 de agosto de 1939. En un rincón oscuro de un restaurante del Bois de Boulogne de París, Edward Spears y Winston Churchill almorzaban con el subcomandante en jefe del Ejército francés, el general Alphonse Georges, y su edecán. Como era agosto, la mayor parte de la alta sociedad francesa había abandonado la capital por vacaciones y el local estaba casi vacío. Al día siguiente sería el cumpleaños de Georges. Cumplía sesenta y cuatro años, pero a pesar del paso del tiempo y de que tenía casi blanco el poco cabello que le quedaba, a Spears le pareció tan lleno de energía como siempre.

Spears había pasado una semana en Francia con su esposa antes de reunirse con Churchill, consciente de que esta podría ser la última oportunidad de tomarse unas vacaciones en una temporada. Se habían alojado con unos viejos amigos, pero a Spears le preocupaba el resentimiento contra Gran Bretaña que había advertido. La sombra de la guerra era una presencia palpable, igual que en Inglaterra, pero estaba claro que en el país galo tenían la sensación de que los británicos no se esforzaban todo lo posible y usaban a Francia como escudo en el inevitable e inminente conflicto con Alemania.

En medio de todo eso fue un alivio encontrar al general Georges en tan buena forma, aparentemente preparado para soportar el peso de la responsabilidad que caería sobre él en caso de que se declarara la guerra. Mientras comían fresas silvestres bañadas en vino blanco, Churchill bombardeó al general con preguntas sobre las defensas francesas y, en particular, sobre la Línea Maginot, el conjunto de fortificaciones que se levantaba a lo largo de la frontera oriental de Francia con Alemania. Lo que le preocupaba era la parte de la línea situada frente a los bosques y los valles de las Ardenas. Churchill torció el gesto y miró la fruta que había

sobre la mesa con aire distante antes de advertir a Georges que no era prudente pensar que un ejército moderno no podía atravesar las Ardenas. «Recuerda —le dijo— que nos enfrentamos a una nueva arma, el uso de un gran número de blindados, donde los alemanes están, sin duda, poniendo todos sus esfuerzos y esos bosques son especialmente tentadores para semejantes fuerzas, ya que permiten ocultarse de los aviones».[1]

El capitán André Beaufre había llegado a la capital polaca la noche del 19 de agosto y ahora, a la mañana siguiente, se dirigía al cuartel general del Estado Mayor General polaco. Estaba sorprendido por la aparente falta de preocupación de los polacos que se advertía por doquier. No veía sacos terreros ni señal alguna de que estuvieran cavando trincheras. La gente disfrutaba despreocupadamente del sol de agosto.

Su presencia allí se debía a que las conversaciones de Moscú no habían ido bien. De hecho, casi no podrían haber empezado peor cuando se reunieron con los rusos por primera vez el 12 de agosto. La delegación rusa estaba capitaneada por el mariscal Kliment Voroshilov, comisario de Defensa, comandante de mayor rango que Doumenc o Drax. Que los británicos y franceses hubieran enviado delegados inferiores en rango y cargo parecía un desaire.

Sentados alrededor de una mesa redonda en la sala de banquetes del palacio Spiridonovka, Voroshilov preguntó si las misiones francesa y británica tenían autorización por escrito para negociar cuestiones militares. Doumenc dijo que sí, pero Drax, visiblemente incómodo, tuvo un ataque de tos y se vio obligado a admitir que él no. Es difícil saber si lo que le causó el acceso de tos fue el desconcierto o el espeso humo de cigarro. Fuera como fuese, a Voroshilov no le hizo ni pizca de gracia. Las cosas siguieron cuesta abajo cuando Drax confesó que los británicos solo aportarían cuatro divisiones de infantería —unos 60 000 hombres— a una futura alianza militar. Para los soviéticos, que sabían perfectamente que los alemanes tenían cerca de cien divisiones, esta contribución resultaba ridículamente insuficiente.

A esto se sumó un escollo aún más grande cuando hablaron del paso de tropas soviéticas por Polonia. El 14 de agosto, Voroshilov preguntó sin rodeos si habían conseguido permiso de los polacos sobre esa cuestión antes de iniciar estas conversaciones;

Doumenc y Drax no tuvieron más remedio que admitir que no. Este fue el motivo por el cual Beaufre tomó un tren y viajó con urgencia a Varsovia, a donde llegó la noche del día 18. Su misión consistía en averiguar si se contemplaban circunstancias en las cuales pudiese permitirse el paso de tropas rusas por territorio polaco.

Cuando llegó al cuartel general del Estado Mayor General polaco, lo condujeron al despacho del general Stachiewicz. «Entiendo su punto de vista —dijo Stachiewicz—, pero le pido que comprenda el nuestro. Conocemos a los rusos mejor que ustedes; son gente mentirosa en cuya palabra no podemos confiar, ni nosotros ni nadie, y no tiene mucho sentido plantearnos una propuesta de esta naturaleza».[2] Beaufre se quedó allí un día más, pero, a pesar de todos los esfuerzos de la embajada francesa, los polacos se mantuvieron inflexibles: «Con los alemanes, nos arriesgamos a perder nuestra libertad, pero con los rusos perdemos el alma».[3]

Al día siguiente, el lunes, 21 de agosto, Beaufre tomó un tren a Riga, desde donde tenía pensado volar en avión a Moscú. Era otro magnífico día soleado y en el tren viajaban familias que iban de vacaciones. Por las ventanillas se veía a gente bañándose en los ríos. Todos parecían muy felices y despreocupados. Beaufre se sintió embargado por una gran tristeza.

Aterrizó en Moscú por la noche, justo cuando un telegrama de Édouard Daladier, el primer ministro, llegó a manos de la misión francesa. Les pedía que mintieran acerca de la tajante negativa de los polacos. Claro que para entonces ya era tarde de todos modos, porque esa noche, la misión anglofrancesa recibió una noticia que supuso un auténtico bombazo. Según *Pravda,* el periódico soviético, los rusos estaban a punto de firmar un acuerdo totalmente diferente, un pacto de no agresión con la Alemania nazi.

Esa misma noche, lunes, 21 de agosto, el Führer alemán, Adolf Hitler, estaba reunido en el Berghof, su refugio de montaña en Obersalzberg, en los Alpes Bávaros. Durante la cena, Albert Speer, de treinta y cuatro años, vio que le entregaban una nota a Hitler. Tras leerla rápidamente, el Führer se quedó un momento con la mirada ausente, se puso rojo y, a continuación, dio un puñetazo en la mesa tan fuerte que hizo tambalearse las copas. Después, con voz trémula por la excitación, exclamó: «¡Los tengo! ¡Los tengo!».[4] Tras unos segundos, recuperó el control y siguió

comiendo. Nadie se atrevió a decir ni una palabra, y mucho menos Speer. Él pertenecía al círculo de confianza de Hitler, era su arquitecto principal, responsable de la enorme explanada de los desfiles en Núremberg y también del gran edificio de la Cancillería del Reich, de 146 metros de longitud, en el corazón de Berlín. Asimismo, había dibujado los planos para la reconstrucción de Berlín, que contemplaban un gran bulevar de cinco kilómetros y un enorme auditorio de 200 metros de altura con capacidad para 180 000 personas. Al igual que a Hitler, a Speer le gustaba pensar a lo grande.

Esta era una de las características de Speer que el Führer apreciaba. Speer pensaba que el objetivo último de Hitler era dominar el mundo, y eso, a Speer, le parecía una gran idea. Era lo que daba sentido a sus edificios, los cuales, a su entender, resultarían grotescos si Hitler no pensara desplegar las alas de la Alemania nazi. «Lo que yo quería —dijo— era que este gran hombre dominara todo el globo».[5]

La siguiente etapa que Hitler había previsto en la expansión del territorio se les reveló finalmente después de la cena, cuando el Führer reunió a sus invitados y anunció que el pacto de no agresión con Rusia estaba a punto de cerrarse. Speer se quedó atónito: «Ver los nombres de Hitler y de Stalin unidos por la amistad —dijo— fue lo más sorprendente, lo más increíble que podría haber imaginado».[6]

Tras despedirse de Churchill y del general Georges, Edward Spears y su esposa continuaron sus vacaciones junto a unos amigos en un *château* del sudoeste de Francia. Una vez más, Spears advirtió la atmósfera de desconfianza que reinaba en Francia. Sus amigos tenían la impresión de que el mundo se había vuelto loco. ¿Qué diablos pensaba ese lunático pintor de brocha gorda llamado Hitler? ¿Y por qué, si Gran Bretaña y Francia pensaban retarlo a un pulso por Polonia, no se habían rearmado como Alemania? El hecho de que Gran Bretaña y Francia tuvieran entre las dos más tanques, hombres y piezas de artillería, muchos más barcos y solo mínimamente menos aviones, habría sorprendido a la mayor parte de los amigos franceses de Spears. Estos cultos e inteligentes *amis* también se resistían a creer que Francia y Gran Bretaña se arriesgaran a participar en una guerra por Polonia. Después de todo, decían, ya había sido bastante malo tratar de defender a



El Führer en el Berghof. Un hombre de voluntad de hierro pero también un jugador sin visión geopolítica: una carencia fatal.

Francia la vez anterior. ¿Por qué arriesgarse ahora por Polonia? ¡Parecía algo descabellado!

Spears rezaba encarecidamente para que nada le estropeara sus vacaciones, unos días que había esperado con ansia durante todo el año. Pero sus plegarias no fueron atendidas. La mañana del 22 de agosto se anunció en todo el mundo el inminente pacto entre Alemania y Rusia. «Es una pésima noticia, ¿no?», le preguntó su anfitrión.[7] Tuvo que darle la razón. Más tarde, ese mismo día, recibió la noticia de que el Parlamento había convocado una sesión extraordinaria para dentro de dos días. Los Spears tendrían que interrumpir sus vacaciones y volver a Inglaterra lo más pronto posible.

Edward Spears y su esposa no fueron los únicos que se vieron obligados a regresar prematuramente de sus vacaciones. Ese mismo

día, hombres de toda Francia y Gran Bretaña fueron movilizados y tuvieron que incorporarse a filas. Bill Cheall, a quien faltaban tres días para cumplir veintidós años, estaba de acampada cerca de Crediton, en Devon, oyó la noticia en un anuncio en la radio. Todos los integrantes del Ejército Territorial debían presentarse en sus cuarteles sin demora. Él se había incorporado al 6.º Batallón del Ejército Territorial, los Green Howards, en abril, cuando se anunció que se doblarían los efectivos del Ejército Territorial. En ese momento, Cheall trabajaba en la tienda de ultramarinos de su familia, en Middlesbrough, pero al comprender que había riesgo inminente de guerra y que sería reclutado en algún momento, decidió alistarse por iniciativa propia, convencido de que era preferible incorporarse a filas voluntariamente que esperar a que se lo ordenasen.

La vida en el Ejército Territorial consistía en sesiones semanales de adiestramiento en el cuartel de Lytton Street, en Middlesbrough, y un campamento anual cerca de la bahía de Morecambe a principios de agosto. El adiestramiento, las marchas, las prácticas con rifles... en eso consistía la parte más importante de su entrenamiento. El resto del tiempo, Cheall seguía con su actividad normal: trabajar en el negocio familiar.

No obstante, las vacaciones en Devon habían sido una gran aventura. Bill jamás había ido tan al sur. Él y sus amigos condujeron todo el largo trayecto en su preciado Morris Ten. Esa mañana el sol brillaba, las alondras llenaban el aire con su canto y, tras un chapuzón en el río que discurría al final del campo, Bill se acercó a la granja para recoger huevos y leche. Estaba tendido en la hierba, pensando que todo iba bien en el mundo, cuando se anunció la llamada a las armas.

Se pusieron en marcha de inmediato: desmontaron la tienda, cargaron el coche y, poco después, ya estaban de camino hacia el norte de Yorkshire.

Ese martes, en París, René de Chambrun fue a trabajar como de costumbre al bufete de abogados que había fundado cuatro años antes. Como era agosto, la capital parecía vacía. Esa noche, de camino a casa, observó el cielo sin nubes y tuvo la sensación de que la ciudad le pertenecía por completo.

Su esposa lo esperaba en su apartamento en la Place du Palais Bourbon. Al día siguiente era el cumpleaños de él y hablaron so-

bre qué harían para celebrarlo. Tras una breve conversación, decidieron que se tomaría el día libre y que irían en coche a Deauville para pasar el día junto al mar.

Ignorante de la noticia sobre el inminente pacto germano-soviético, se fue feliz a la cama pensando en su cumpleaños. Sin embargo, a primera hora de la mañana siguiente, alguien llamó a la puerta. Chambrun bajó a abrir. Dos policías lo esperaban.

—¿*Monsieur* René de Chambrun? —preguntó el primero de los agentes, y cuando él asintió, sacó una citación de su cartera de cuero donde se le informaba de que, como oficial en la reserva, debía presentarse inmediatamente en su unidad.

—Esta vez va en serio —dijo el segundo policía.

Un par de horas después, tras cepillar su uniforme, preparar su petate y despedirse de su esposa y de sus seres queridos, iba de camino a la Gare de l'Est. La celebración de su cumpleaños tendría que esperar.

El martes, 22 de agosto de 1939, Hitler invitó a sus generales de mayor rango a tomar el té en el Berghof. Deberían acudir vestidos de civil. Aunque todos llevaban traje oscuro, Göring aprovechó la ocasión para lucir medias grises, pantalones bombachos, camisa blanca y un chaleco de cuero verde. Completaba el conjunto una pesada daga de oro que colgaba sobre su cadera. Parecía que hubiera acudido a una fiesta de disfraces vestido de Robin Hood. Este aspecto cómico casi hacía imposible creer que había desempeñado un papel fundamental en las maniobras diplomáticas. Tras el constante silencio de Gran Bretaña en respuesta a sus aproximaciones —a pesar de las constantes y poco veladas indirectas que había lanzado sobre una posible colaboración de Alemania con la Unión Soviética— fue él quien había alentado a Von Ribbentrop a ponerse en contacto con Stalin; era una jugada que Hitler había considerado desde la primavera. Göring saludó la noticia del inminente pacto con tanto triunfalismo como el Führer. Estaba convencido, al igual que Hitler, de que ahora Gran Bretaña y Francia no interferirían.

Delante de sus generales, Hitler describió sus planes para la guerra con Polonia. Les dijo que lo mejor era probar ahora las armas alemanas. La situación con el corredor de Danzig se había vuelto intolerable; el prestigio alemán estaba en juego y era casi seguro que Occidente no mantendría su compromiso de guerra.

Había un riesgo, por supuesto, pero Hitler estaba dispuesto a asumirlo con total resolución. «Nos enfrentamos —les dijo, con su habitual visión del mundo en blanco o negro— a un duro dilema: atacar ahora o enfrentarnos a una segura aniquilación tarde o temprano». [8] Solo tenían una opción: invadir y aplastar a Polonia. «Actuemos sin piedad —les dijo—. La destrucción total de Polonia es el objetivo militar»[9].

Hitler no era una de esas personas que preferían usar una palabra cuando podía emplear diez, y su discurso duró más de dos horas. Uno de los altos oficiales convocados al Berghof, el *Oberst* Walter Warlimont, se encontraba entre los que lo escucharon con desánimo creciente. Warlimont era jefe adjunto de Operaciones en el Oberkommando der Wehrmacht, u OKW, el Estado Mayor Conjunto del Ejército, la Marina y las Fuerzas Aéreas, y desde la primavera había tratado de contrarrestar los planes de Hitler, convencido de que meterían de lleno a Alemania en una guerra que, en último término, no tenía posibilidades de ganar. Warlimont tenía cuarenta y cuatro años y era un militar brillante, culto y con una inteligencia incisiva. A diferencia de la mayoría de los miembros de más rango del Estado Mayor, no solo había estudiado inglés en Gran Bretaña, sino que también había estado en Estados Unidos antes de la Depresión para estudiar los métodos de movilización industrial de este país, una experiencia que lo había impresionado profundamente. Después, en 1936, lo enviaron a España como agregado militar ante el general Franco. Todo esto, sumado a su experiencia como artillero en la Primera Guerra Mundial, lo colocaba en una posición única en el OKW en cuanto a que aunaba experiencia militar activa y una visión realista del mundo.

Huelga decir que sus intentos y los del Estado Mayor de Operaciones para disuadir a Hitler del curso de acción en el que estaba empeñado fracasaron estrepitosamente. Su jefe inmediato era el general Wilhelm Keitel, que destacaba por su nula inclinación a oponerse a Hitler, precisamente motivo por el cual lo habían designado para el cargo. En enero de 1938, le habían dicho al Führer que Keitel era poco más que un funcionario. «Ese es exactamente el hombre que busco», había respondido Hitler.[10] Un mes después, Hitler había desmantelado la Oficina de Guerra y, tras autoerigirse en comandante en jefe de la Wehrmacht, la había reemplazado por el Oberkommando der Wehrmacht. Este nuevo

organismo fue el primero en combinar la dirección de todas las armas de las fuerzas armadas y, sobre el papel, fue una buena idea. Pero a Hitler le gustaba gobernar creando organizaciones rivales y paralelas. Así que al OKW nunca se le dio poder ejecutivo y su jerarquía respecto al Oberkommando des Heeres (OKH), por ejemplo, no estaba clara.

Warlimont, como jefe de Operaciones en funciones, había trazado a principios del verano planes que demostraban que Alemania no podía aspirar a mantenerse al nivel del potencial armamentístico de las democracias occidentales —que él había observado de primera mano—, pero Keitel se había negado en redondo a presentárselos a Hitler. A continuación, Warlimont y su personal habían sugerido una serie de maniobras de verano como preparación para un posible conflicto no solo con Polonia, sino también con Gran Bretaña y Francia. De nuevo, Keitel no hizo nada. Dado que los meses de verano pasaron y el OKW no tenía la menor noticia de cómo, cuándo o si se llegaría a lanzar un ataque sobre Polonia, Warlimont y su personal se encontraron en un vacío bastante incómodo en Berlín. Solo a principios de agosto quedó claro que un posible avance sobre Polonia era inminente y se hicieron planes para ello.

La espera por fin parecía haber terminado. Warlimont tenía claro que el objetivo central del discurso de Hitler era convencer a sus generales de que su decisión era acertada y asegurarles que Gran Bretaña y Francia se mantendrían al margen. La confianza del Führer se basaba en diversos factores, entre ellos su experiencia del pasado marzo cuando las tropas alemanas habían marchado sobre Checoslovaquia sin encontrar oposición. En aquella ocasión, Hitler pensaba que habría una respuesta más contundente de las democracias occidentales y, sin embargo, se había salido con la suya. De hecho, llevaba años saliéndose con la suya; sin un solo disparo, las tropas alemanas habían ido ganando territorio: primero Renania, después Austria, luego los Sudetes de Checoslovaquia y, a continuación, el resto del país. El mundo se había limitado a observar. Lo lógico era que un ataque contra Polonia mereciera la misma respuesta a pesar de las amenazas, sobre todo ahora que se había firmado un pacto con Stalin.

Debido a su apabullante falta de comprensión de la geopolítica, a su descomunal ego, a la adulación que la mayor parte de los alemanes le profesaban y al servilismo de su círculo más próximo,

Hitler empezó a creer que su mera «voluntad» lo hacía invencible. Y, como la mayoría de los megalómanos, casi nunca aceptaba un punto de vista que no fuera el suyo. Él creía que no tenía sentido que Francia y Gran Bretaña se arriesgaran a una guerra por Polonia y, por lo tanto, no lo harían.

Otra de las personas que estuvo presente fue Gerhard Engel, ayudante militar de Hitler, de treinta y tres años. A Engel le pareció que el Führer había sonado tranquilo y objetivo, pero, en su opinión, no había convencido a los generales. Pensaba que estaban «serios». «No solo por lo de Polonia —apuntó en su diario—, sino por lo que vendrá a continuación. Prevén consecuencias claras con Francia y Gran Bretaña».[11]

Al día siguiente, Hitler comunicó a sus comandantes que la invasión de Polonia empezaría el 26 de agosto. Faltaban apenas tres días. Para Warlimont y los demás miembros de los estados mayores de los diversos servicios de las fuerzas armadas era ridículo, ¡tres días! No daba tiempo a nada y contradecía todos los principios de la práctica militar. Este era uno de los muchos problemas que comportaba tener un comandante en jefe que había sido promovido a lo más alto directamente desde el grado de cabo, sin la experiencia y la formación militar que se adquieren a medida que se producen los ascensos.

Esa misma noche del miércoles, 23 de agosto de 1939, Albert Speer se reunió con Hitler en la terraza del salón principal del Berghof. Desde allí se contemplaba un panorama espectacular del Untersberg. Curiosamente, esa noche se veía la aurora boreal sobre los Alpes. El cielo estaba iluminado por un conjunto de rutilantes luces mientras que una franja de color rojo intenso abarcaba el Untersberg y el valle intermedio. Hitler estaba maravillado por el espectáculo, pero Speer reparó en que la luz rojiza se proyectaba sobre sus manos y sus caras y, como si todos pensaran lo mismo, un clima de inquietud se extendió entre los asistentes.

El Führer se volvió a uno de sus ayudantes y dijo:

—Parece una gran cantidad de sangre. Esta vez no vamos a conseguirlo sin violencia.[12]

Su diagnóstico no podría haber sido más certero. A pesar de todo lo que había dicho acerca de las fanfarronadas de Gran Bretaña y Francia, el que realmente iba de farol era él. Los desfiles minuciosamente orquestados, los cortometrajes cuidadosamente prepara-



El Reino Unido tenía un alcance global y fácil acceso a los recursos, que iba más allá tanto de su Imperio como de Europa.

dos que mostraban tropas y tanques alemanes y cielos cubiertos de aviones eran más bien una proyección de poderío militar que un reflejo de la realidad. Alemania no estaba en absoluto preparada para una guerra sin cuartel. No contaba con un número suficiente de tanques, vehículos ni de soldados debidamente entrenados, y, por supuesto, carecía de recursos naturales suficientes para llevar a cabo algo más que una corta campaña contra un enemigo muy inferior: Alemania tenía poco mineral de hierro y nada de petróleo, cobre, tungsteno, bauxita o caucho y, lo más importante, no tenía suficiente tierra ni lo bastante cultivada para atender las necesidades de alimentos de la población y de un ejército de gran tamaño. Eran pocas, o ninguna, las naciones que tenían acceso a todos los recursos necesarios para hacer frente a una guerra; pero, a diferencia de Gran Bretaña y Francia, la flota mercante de Alemania era pequeña y su acceso a los recursos mundiales, limitado.

En cambio, a pesar de todas las preocupaciones de hombres como Churchill o el general Georges, la diferencia de poder aéreo no era tan grande como ellos temían. En Gran Bretaña, la producción de aviones estaba casi a la par que la de Alemania, ya que eran capaces de fabricar 662 aparatos mensualmente frente a los 691 de los alemanes.[13] Francia era una de las mayores potencias del mundo y tenía un ejército permanente de grandes proporciones, y además contaba con la administración y la infraestructura

necesarias para movilizar a más de cien divisiones en cuestión de días en caso de que se declarase una guerra.

Es cierto que el ejército británico era pequeño en comparación, pero crecía rápidamente. En la Marina Real y la Fuerza Aérea, el rearme estaba en marcha desde 1935, y Gran Bretaña tenía en ese momento el único sistema de defensa aérea completamente coordinada. También contaba con la mayor flota del mundo con diferencia, y estaba en el centro de la mayor red global de comercio que se hubiera visto jamás. Era un país rico —el más rico de Europa, incluso a pesar de la Depresión— y tenía un acceso a los recursos con el que Alemania ni siquiera podía soñar. Además, desde hacía algún tiempo, era el mayor exportador mundial de armamento. Con su imperio y sus dominios, también tenía acceso a una cantidad nunca vista de mano de obra o soldados. En prácticamente todos los aspectos, Gran Bretaña estaba mejor equipada que Alemania para un gran conflicto.

El sombrío estado de ánimo que había afectado a Gran Bretaña y Francia ese verano previo a la guerra se debía a que la mayoría sabía que no iban de farol con Hitler. Si Alemania invadía Polonia, eso significaría la guerra; no habría más concesiones a un déspota megalómano que había dado muestras más que sobradas de no ser en absoluto de fiar. No es de extrañar que vieran el panorama sombrío, pero aunque irían a la guerra a regañadientes, Gran Bretaña, en especial, podía hacerlo con cierto grado de confianza.

Mientras Hitler estaba en su terraza aquella noche del 23 de agosto, con las manos bañadas de rojo, su determinación era más firme que nunca. Invadirían Polonia.

Sería una de las decisiones más catastróficas jamás tomadas.

Capítulo 4

El punto de no retorno

«El día estaba cargado de electricidad y lleno de amenazas», observó el conde Ciano el 23 de agosto.[1] Desde su regreso de Salzburgo, el Duce no había hecho más que dudar. Podía mostrarse belicoso y a favor de entrar en la contienda al lado de Hitler y, justo después, cambiar de idea y parecer convencido de que la guerra sería desastrosa para Italia. A decir verdad, su opinión dependía en gran medida de las personas con las que hablaba. Si era con el general Alberto Pariani, subsecretario de Guerra, se mostraba a favor de combatir. Si su interlocutor era Ciano, o el mariscal Pietro Badoglio, jefe del Estado Mayor General, se volvía más cauto.

Esa noche, mientras Hitler estaba en la terraza del Berghof, Mussolini había mantenido una de sus conversaciones con Pariani. El resultado fue el predecible.

«Esta noche, el Duce es favorable a la guerra —escribió Ciano—. Habla de ejércitos y ataques. Ha recibido a Pariani, que le ha dado buenas noticias sobre el estado del ejército. Pariani es un traidor y un mentiroso».[2]

Una curiosa característica de Mussolini es que nunca llegó a ser tan poderoso como le habría gustado, y que en ningún momento tuvo un poder tan absoluto como el de su colega del Eje, Hitler. A pesar de sus diecisiete años de fascismo, Italia seguía siendo una monarquía y la autoridad suprema la tenían el rey, Víctor Manuel III, y los generales de más alto rango del Regio Esercito, el Ejército Real. En conjunto, estos hombres tenían el poder suficiente para borrar de un plumazo a Mussolini y al fascismo en cualquier momento si hubieran querido hacerlo.

Por eso Ciano se consideró afortunado de tener la oportunidad el 24 de agosto de hablar con el rey, cuya hostilidad hacia Hitler y absoluta aversión a la guerra no eran ningún secreto. El rey se encontraba en Sant'Anna di Valdieri, una estación alpina

en el Piamonte, en la frontera francesa. De modo que Ciano dejó de nuevo Roma y se encaminó hacia el norte para esta audiencia.

El diminuto rey Víctor Manuel, que había accedido al trono en 1900 y presidido la participación desastrosa de Italia en la Primera Guerra Mundial, no pudo ser más tajante sobre el estado de las fuerzas armadas y del Ejército en particular. Le dijo a Ciano que sus oficiales no tenían el nivel necesario, que sus armas eran viejas y obsoletas, y que durante sus treinta y dos recientes inspecciones de las diversas unidades y defensas fronterizas había quedado atónito por el triste estado de preparación en que se encontraban. Si los franceses decidían invadir Italia, estaba convencido de que no se les podría detener. Más aún, los campesinos italianos odiaban a los «malditos alemanes».[3] «En su opinión —dijo Ciano— debemos esperar acontecimientos y no hacer nada».

Mientras tanto, Neville Henderson, el embajador británico, había visitado a Hitler en el Berghof y le había entregado una carta de Neville Chamberlain. «No se podría cometer mayor error —le advertía Chamberlain, si Alemania creía que el pacto germano-soviético suponía alguna diferencia con respecto a la obligación de Gran Bretaña con Polonia.[4] Pero también afirmaba que, en su opinión, «la guerra entre nuestros dos pueblos sería la mayor calamidad posible». En la carta afirmaba que no era demasiado tarde para resolver las cuestiones entre Alemania y Polonia mediante negociaciones y no por la fuerza.

Sin embargo, sí era demasiado tarde. Hitler ya se había decidido. Había cruzado su Rubicón y la suerte estaba echada.

El Führer estaba muy crecido, sentía una peligrosa mezcla de excitación, nervios y resolución. Según había dicho a sus generales, tenía cincuenta años y un asesino podía acabar con su vida en cualquier momento. Pero poseía la fuerza de voluntad necesaria para llevar a Alemania a la victoria. El ataque sobre Polonia tenía que ser ahora, mientras todavía se sentía capaz, estaba vivo y disfrutaba de buena salud. No solo trataba de convencer a sus generales de que había tomado la decisión correcta, sino también a sí mismo.

Ninguna carta de Chamberlain le haría cambiar de idea, pero la presión sostenida de Gran Bretaña y su insistencia en honrar su compromiso con Polonia le ponía furioso. Hitler amonestó a Henderson, en parte por el estado de excitación en que se hallaba y

en parte porque hasta entonces las broncas tremendas habían funcionado como medio para conseguir lo que quería. Su propósito era intimidar a Henderson y los británicos para que dieran marcha atrás. Según le dijo al embajador, la postura agresiva de Gran Bretaña imposibilitaba una negociación. Alemania había ofrecido amistad en repetidas ocasiones y el rechazo de esas propuestas había obligado al país germano a buscar una alianza con Rusia. El Gobierno británico, según Hitler, prefería cualquier cosa antes que cooperar con Alemania; si había guerra, sería una lucha a vida o muerte, y Gran Bretaña sería la que tendría más que perder.[5]

Lo que Hitler no entendía era que tanto a Gran Bretaña como a Francia, él y su régimen les parecían absolutamente repulsivos. La inmensa mayoría del pueblo británico consideraba repugnante cualquier totalitarismo, y aunque la Unión Británica de Fascistas había ganado algo de terreno durante la década de 1930, seguía siendo un movimiento minoritario. Desde luego, los instrumentos de los nazis —las SS, la policía secreta, las siniestras tropas de asalto y las esvásticas— ponían los pelos de punta a la mayoría de los británicos. Estaba, además, el antisemitismo nazi. En Gran Bretaña, y más aún en Francia, había una gran desconfianza hacia los judíos, pero se consideraba que perseguir a un grupo religioso particular no era digno de gente civilizada. De hecho, la violencia contra los judíos y el ostracismo al que se los condenaba en el Tercer Reich habían conmocionado a muchos ciudadanos británicos. La *Kristallnacht* o «noche de los cristales rotos», como se había llamado al pogromo de la noche del 9 al 10 de noviembre de 1938, había horrorizado a la gente de todo el mundo libre. «Ninguna campaña propagandística extranjera empeñada en denigrar a Alemania ante el mundo —afirmó el periódico londinense *The Times* el 11 de noviembre de 1938— podría superar al relato de los incendios y palizas, de los asaltos a gente indefensa e inocente, que avergonzaron ayer a ese país».[6]

Todos estos factores se combinaban para hacer que para Gran Bretaña y Francia resultara muy difícil estrechar vínculos de ningún tipo con Alemania. Sin embargo, Gran Bretaña no se enfrentaba ahora a Hitler para defender a los judíos; más bien lo hacía porque temía que Hitler tuviera planes no solo para los territorios germanohablantes de Europa, sino para todo el mundo. ¿Hasta dónde llegaría su ambición si no se le paraban los pies ahora? Defender Polonia tenía que ver con mantener el equilibrio de poder.

El día 24, Hitler y su comitiva estaban de regreso en Berlín, en el edificio de la Cancillería del Reich construido por Speer el año anterior. También estaba allí, tras volver de Moscú, Von Ribbentrop, quien reveló entonces que una parte secreta del pacto consistía en que el Ejército Rojo invadiera Polonia desde el este poco después del ataque de Alemania desde el oeste. Polonia se dividiría. Esta noticia espantó a Göring, que empezaba a estar cada vez más nervioso. Seguía absolutamente convencido de que era esencial mantener a Gran Bretaña al margen de la guerra y por fin había logrado establecer contacto directo con el Servicio Secreto británico; parecía que sería posible organizar un encuentro con Chamberlain. Sin embargo, Hitler se negó a dejarlo ir. Más tarde, ese mismo día, Göring vio a su amigo sueco, Birger Dahlerus, que ahora hablaba de preparar una conferencia cuatripartita entre Gran Bretaña, Francia, Alemania e Italia. Göring le pidió a Dahlerus que pusiera en conocimiento de Chamberlain esa última revelación acerca del pacto germano-soviético.

El día 25, Hitler hizo una oferta a Gran Bretaña que Göring transmitió a través de Dahlerus. Si Gran Bretaña se mantenía al margen de la incursión de Alemania en Polonia, el Reich estaría dispuesto a considerar un acuerdo en que salvaguardara el Imperio británico e incluso garantizara la ayuda de Alemania si fuera necesaria. Hitler se lo dijo personalmente a Henderson en la Cancillería del Reich a las 13.30. A las 15.02, ordenó la puesta en marcha del Plan Blanco, la invasión de Polonia, que empezaría al amanecer del día siguiente.

Estaba claro que la supuesta oferta no era más que un señuelo, una zanahoria para alentar a Gran Bretaña a dar un paso atrás. Hitler seguía convencido, al menos de cara a la galería, de que lo de Gran Bretaña era un farol. Hasta este punto le nublaba el juicio su falta de comprensión geopolítica, su visión miope del mundo. Se había llegado a un punto en el cual ni Gran Bretaña ni Francia podían quedarse al margen si Alemania invadía Polonia; hacerlo sería renunciar a toda autoridad moral y política, no solo en Europa, sino en el mundo. No podían permitir semejante pérdida de influencia y de prestigio.

Ese mismo día, viernes, 25 de agosto, casi en cuanto se emitió la orden del Plan Blanco, Göring recibió una información que hacía pensar que el intento de amedrentar a los británicos había fracasado. Además de sus numerosos cargos públicos, del mando

de la Luftwaffe y del control de las Fábricas HG, Göring contaba con su propio servicio de inteligencia, el Forschungsamt. Se trataba de un amplio y sumamente eficiente servicio de control de comunicaciones por radio, telégrafo y teléfono, capaz de descifrar códigos e intervenir teléfonos. Entre aquellos a los que se espiaba estaban Dahlerus, Neville Henderson, Robert Coulondre, el embajador francés, y Bernardo Attolico, el embajador italiano. También se interceptaba regularmente el tráfico desde el Palazzo Chigi de Ciano.

Por increíble que parezca, Hitler estaba al tanto de su existencia y no hizo nada para que Göring traspasara el control de ese servicio a las SS, a la Abwehr, el servicio de inteligencia secreto de la Wehrmacht, o cualquier otro aparato del Estado nazi. Como consecuencia de ello, Göring no solo iba un paso por delante de muchos de sus rivales dentro del partido, sino que también controlaba información vital que podía hacer llegar al Führer. Fue así como su Forschungsamt oyó a Neville Henderson telefonear a Londres y decir que la oferta de los alemanes no era nada más que un intento de introducir una cuña entre Gran Bretaña y Polonia, cuando antes le había dicho al Führer que creía que valía la pena que volara personalmente a Londres para presentar la propuesta al Gobierno británico. En otras palabras, Henderson había dado a entender a Hitler que podría quedar un margen de maniobra, mientras que por teléfono había dejado claro que pensaba todo lo contrario.

Después, a las 17.00, el Forschungsamt detectó al conde Ciano dictando una nota oficial en la que se advertía que Italia no combatiría. Media hora después, el embajador francés hizo llegar un mensaje a Hitler insistiendo en la determinación de Francia de luchar a favor de Polonia. Media hora después de eso, a las 18.00, los británicos anunciaban la ratificación de su alianza con Polonia.

Ante esto, aunque solo brevemente, Hitler perdió los nervios. La invasión seguía programada para empezar a la mañana siguiente, pero el Führer llamó ahora a Keitel y le ordenó que lo parara todo.

—¿Esto es solo temporal? —preguntó Göring a Hitler.

—Sí —contestó—. Solo cuatro o cinco días hasta que podamos eliminar la intervención británica.

—¿Piensas que cuatro o cinco días supondrán alguna diferencia? —replicó Göring.

El viernes, 25 de agosto, había sido un día tenso para Ciano. Por la mañana le habían advertido de que el Duce seguía furiosamente empeñado en participar en la guerra, y así fue como lo encontró a su llegada al Palazzo Venezia. Respaldado por las opiniones del rey, Ciano consiguió disuadir poco a poco a Mussolini de su empeño beligerante y le sugirió que enviase un comunicado a Hitler para anunciar la no intervención de Italia hasta que el país estuviera mejor preparado para la guerra.

Tras llegar a este acuerdo, Ciano estaba satisfecho por haberse salido con la suya. Sin embargo, en cuanto regresó a su oficina del Palazzo Chigi, que estaba solo a unos seiscientos metros Via del Corso abajo, Mussolini lo llamó de nuevo para decir que había vuelto a cambiar de idea. «Tiene miedo a quedar mal con los alemanes —escribió Ciano de mala gana—, y quiere intervenir de inmediato. Es inútil discutir».[7]

A las 14.00 llegó un mensaje de Hitler para Mussolini. Daba a entender que la acción contra Polonia era inminente y pedía «comprensión» a los italianos. Ciano se valió entonces de esta última frase para persuadir a Mussolini de que respondiera categóricamente que Italia no estaba preparada para la guerra. Esto fue lo que interceptó el Forschungsamt en el mismo momento en que se dictaba.

Esta noticia y el subsiguiente comunicado oficial de Mussolini frenaron un poco el ímpetu de Hitler, y el *Hauptmann* Engel pensó que el Führer parecía súbitamente abatido y sin saber qué hacer, aunque esto no contribuyó en nada a apartarlo del rumbo que se había fijado. No culpaba a Mussolini, sino más bien a la aristocracia italiana, a la que consideraba anglófila, y a los *playboys* adinerados como Ciano. No obstante, la conclusión era clara y Mussolini habría llorado de vergüenza al escucharla: un dictador hecho y derecho habría derrocado al rey y silenciado las voces discrepantes.

La respuesta de Hitler fue pedir a Italia una lista de la compra donde indicaran lo que necesitaban para ir a la guerra. Esta petición llegó a Roma a las 21.30.

Los alemanes recibieron la lista al día siguiente. En ella figuraban más de 18 000 toneladas de carbón, acero, petróleo, níquel, tungsteno y otras materias primas, todas ellas ingredientes vitales de una guerra moderna que Italia no producía internamente. Como reconoció Ciano con mal disimulado regocijo, para el

envío de esta cantidad exorbitante de material se necesitarían al menos 17 000 vagones de tren.

La maniobra obtuvo exactamente el resultado que Ciano había esperado. Como respuesta, los alemanes ofrecieron solo una parte del material solicitado. Entendían la posición de Italia y la liberaron de su obligación de combatir con ellos. Por el momento, al menos, Italia se mantendría al margen de la guerra que estaba a punto de estallar. Fue un golpe para el maltrecho orgullo de Mussolini pero, por lo que respectaba a Ciano, Italia se había salvado de una tragedia.

En cierto sentido resulta extraño que Hitler se hubiese alarmado tanto por la postura de Italia. Era evidente que Italia no estaba preparada para la guerra e, incuestionablemente, habría sido un estorbo más que una ayuda. Puede, sin embargo, que le gustara más la idea de tener un aliado en lugar de que Alemania fuera sola a la guerra. También es posible que la magnitud de las exigencias de Italia sorprendiera y preocupara al Führer. El Alto Mando alemán ya sabía que Italia era militarmente débil, pero tal vez la realidad superaba las sospechas. Por otra parte, los alemanes no se habían portado como verdaderos aliados en los últimos meses. Más bien habían erigido una pantalla de artimañas y distorsiones, mintiendo descaradamente y engañando a los italianos y mostrando muy poca consideración y respeto por sus compañeros de Eje. Esto no auguraba nada bueno para el futuro.

El *Oberst* Warlimont se había sentido muy aliviado al saber que el Plan Blanco se había cancelado, aunque cuando Keitel lo convocó en la Cancillería del Reich al día siguiente, 26 de agosto, le dijo que no se apresurara a celebrarlo, que la invasión no se había cancelado, simplemente se había pospuesto. Aunque esto significaba que todavía habría guerra, le daba un poco más de tiempo a la Wehrmacht para movilizarse.

Dos días después, Henderson volvía a Berlín con la respuesta oficial de Gran Bretaña a la oferta de Hitler, respuesta que entregó al Führer a las 22.30 de ese lunes, 28 de agosto. La carta expresaba el deseo de «amistad» y «un entendimiento perdurable» con Alemania, aunque insistía en que primero se llegara a un acuerdo con Polonia.[8] Los polacos, escribían los británicos, habían expresado su voluntad de abrir negociaciones. A su vez, el

día 29, Hitler aceptó la sugerencia y propuso que se enviara un negociador polaco al día siguiente, 30 de agosto.

Pero ese día no llegó ningún emisario de Polonia. En lugar de eso, las propuestas de Alemania para estas posibles negociaciones se hacían cada vez más exigentes, y Von Ribbentrop, en sus conversaciones con Henderson, adoptó un tono cada vez más agresivo. Mientras tanto, los polacos prometieron una respuesta antes del mediodía del día 31.

Para entonces, ya era demasiado tarde; de hecho, la única intención de Hitler había sido retrasar la invasión. Como buen jugador, ya había tomado su decisión días antes. Sabía lo que iba a hacer y no habría cambio de planes. Invadir Polonia era una apuesta que estaba dispuesto a asumir, independientemente de si Gran Bretaña y Francia le declaraban la guerra o no.

A las 12.40 del jueves, 31 de agosto, Hitler publicó su *Directiva n.º 1 para la conducción de la guerra*. El Plan Blanco, el plan alemán para la invasión de Polonia, comenzaría al amanecer del día siguiente, viernes, 1 de septiembre de 1939.

La propaganda había sido un componente clave de la política nazi desde el principio, y aunque todavía quedaban algunos a los que no había convencido, no podía negarse que había sido sumamente eficaz, y no solo dentro del Reich, sino también en el resto del mundo. Esto se debió en gran medida al doctor Joseph Goebbels, ministro de Ilustración Pública y Propaganda del Reich y *Gauleiter* —líder administrativo, un antiguo término franco que los nazis resucitaron— de Berlín. Antiguo periodista fracasado y uno de los primeros nazis, profesaba una devoción absoluta a Hitler, hasta el punto que había dejado una relación con una estrella de cine checa de la que estaba profundamente enamorado porque el Führer se lo había pedido. Goebbels, hijo de un dependiente, era muy inteligente y, a pesar de sus orígenes humildes, había asistido a varias universidades y obtenido un doctorado. El matrimonio con Magda Quant, una divorciada de la alta sociedad, le proporcionó el dinero y la categoría que necesitaba para escalar posiciones en el Partido Nazi. Fue nombrado ministro de Propaganda en 1933, el año en que Hitler llegó a canciller, e inmediatamente anunció que su principal objetivo era lograr la «movilización de la mente y el espíritu»[9] del pueblo alemán. «No perdimos la guerra porque fallara nuestra artillería —dijo acerca

de la derrota de 1918—, sino porque las armas de nuestras mentes no dispararon».[10]

En muchos sentidos, Goebbels era tan responsable de la posición que había alcanzado Hitler como el propio Führer. En gran medida, él había sido el autor de la imagen pública de los nazis, el que había insistido en la colocación de esvásticas —tan grandes como fuera posible— en todos los lugares públicos, y el que había enseñado a Hitler a arengar a una multitud hasta el frenesí; también había sido Goebbels quien había elevado a Hitler a la altura de un semidiós a los ojos de muchos. Estaba muy versado en las teorías de la manipulación de masas y en orquestar campañas violentas de mano dura, y para las elecciones de 1933 ideó la campaña «Hitler sobre Alemania». Fue la primera vez que se utilizó un avión para llevar a un candidato por todo el país en un intento de llegar al mayor número de gente posible. Funcionó de maravilla.

Con los nazis en el poder, Goebbels también había hecho mucho para fomentar el virulento antisemitismo que estaba en el corazón mismo de la ideología nazi, y había contribuido a transformar el nazismo en una especie de religión sustitutiva en la cual la evocación de un pasado ario «más puro» había conseguido amalgamar a la gente en torno al partido y, lo más importante, en torno al líder. No deberían subestimarse nunca ni la influencia ni el genio de Goebbels.

Sin embargo, a pesar de su posición y del cargo que ocupaba, Goebbels no tenía el control absoluto sobre la propaganda. El estilo *divide et impera* de Hitler consistía en fomentar los celos y las puñaladas por la espalda entre sus fieles, de modo que a la oficina de Von Ribbentrop se le encargó la propaganda exterior y al OKW, toda la difusión de información militar. Para encenagar más las aguas estaba también Otto Dietrich, jefe de Prensa del Reich, quien, aunque sobre el papel era un subordinado de Goebbels, también formaba parte del círculo más íntimo de Hitler.

A pesar de todas estas trabas a su poder, Goebbels era quien más mandaba y había ideado una forma muy astuta de hacer llegar el mensaje preciso. Para ello eran clave la repetición y la radio. Alemania había avanzado mucho desde 1930, cuando iba a la zaga de los países punteros del mundo, pero seguía siendo un país con pocos aparatos de radio. Goebbels se había dado cuenta de que la radio era el medio ideal para difundir su mensaje, de modo que se encargó de que los aparatos de radio fueran baratos y accesibles. Primero, introdujo en el mercado el *Volksempfänger*, el «receptor

del pueblo». La utilización de la palabra *Volk* fue otra triquiñuela de los nazis que daba más idea de unión que de exclusividad. A este le siguió el DKE, o *Deutscher Kleinempfänger*, el «pequeño receptor alemán» que, tal como su nombre daba a entender, era de un tamaño reducido y estaba al alcance de todos los bolsillos. El resultado fue que en 1939 casi el 70 por ciento de la población tenía radio. Y para el 30 por ciento restante que todavía no tenía un aparato estaban los puntos comunales de audición establecidos en cafés, bares, restaurantes, huecos de escaleras de los bloques de apartamentos y las esquinas de las plazas, en las que se pusieron altavoces. La cobertura de la radio en Alemania era más amplia que en cualquier otra parte del mundo. Por último, para asegurarse de que el mensaje penetrara en los hogares, estaban los vigilantes de radio, que obligaban a la gente a escuchar los discursos y programas clave, todos ellos insertos en una programación que incluía música ligera, marchas marciales, Wagner y programas populares de entretenimiento. «La radio debe llegar a todos —sostenía Hans Fritzsche, principal comentarista de radio de los nazis—, o no llegará a nadie».[11]

Además de la radio, estaban los noticiarios que se pasaban en todos los cines y las películas que también difundían la ideología nazi. Los judíos aparecían siempre como villanos, traidores y ladrones; los héroes eran altos, rubios y encarnaban el ideal ario. También se produjeron documentales como *El triunfo de la voluntad*, de Leni Riefenstahl, acerca del mitin nazi de 1934 en Núremberg. La afluencia de gente al cine aumentó masivamente durante la década de 1930, pasando de 250 000 espectadores en 1930 a triplicar esa cifra en 1939.

Por último, estaban los periódicos controlados por el Estado. Cada ciudad tenía uno, además de los nacionales, donde destacaba el principal vocero del partido, el *Völkischer Beobachter*, o sea, «El observador del pueblo».[12] Una de las instrucciones clave de Goebbels a los periodistas era que escribieran de forma amena, en tono más coloquial y menos árido. También en este caso su método dio resultados: la circulación del *Völkischer Beobachter* pasó de 116 000 ejemplares en 1932 a casi un millón en 1939. En poco más de un año se convertiría en el primer periódico de Alemania en llegar a una tirada diaria de más de un millón.

En consecuencia, muy pocos en la Alemania nazi podían evitar oír la machacona propaganda difundida por Goebbels y su bien orquestado equipo del Ministerio de Propaganda.

En los días previos a la puesta en marcha del Plan Blanco, la campaña fue muy efectiva en términos generales. La mayor parte de la gente creía lo que se difundía en la radio y la prensa controlados por el Estado: que los polacos estaban cometiendo toda suerte de atrocidades sobre los antiguos prusianos que vivían en Polonia, que eran belicosos y usaban un lenguaje amenazador, y que el corredor de Danzig no solo pertenecía por derecho a Alemania, sino que además el Reich tenía obligación de defender a los alemanes que vivían en Polonia.

Heinz Knocke, de dieciocho años, era de Hamelín, en Alemania Central, y era un muchacho como muchos de su edad. Tenía una fe absoluta en el Führer y en la legitimidad de la causa alemana. Deseaba incorporarse a la Luftwaffe como piloto, había hecho los exámenes preliminares y esperaba con ansia la inminente convocatoria a filas. «Las atrocidades polacas contra la minoría germana llenan páginas horribles de leer —anotó en su diario el 31 de agosto—. Miles de personas están siendo masacradas a diario en un territorio que una vez formó parte de Alemania».[13] Esto no eran más que infundios.

El *Oberleutnant* Hajo Herrmann era un piloto de veinticuatro años que servía en el grupo III del Ala de Bombardeo 4 y tam-



Erich Topp, otro de los tripulantes de la fuerza de submarinos de la preguerra.

bién pensaba que los polacos habían provocado la guerra. Para él, Danzig era una cuestión de principios. Había pertenecido a Alemania antes de 1919 y todavía estaba habitado fundamentalmente por alemanes, y puesto que los polacos habían rechazado todas las soluciones pacíficas, ¿qué podían esperar? «La rabia que sentía en mi interior por su irracionalidad —señaló— era equiparable a mi sagrada convicción: la de la legitimidad de la causa alemana».[14] Otros, por ejemplo Martin Pöppel, un joven *Gefreiter* (cabo) del 1.er Regimiento de Paracaidistas, estaban entusiasmados por el repentino giro de los acontecimientos. Era paracaidista en la Luftwaffe y le interesaban menos los derechos de los alemanes en Danzig que la perspectiva de ver algo de acción antes de que todo terminara.

Esta inmadurez es propia de los jóvenes, pero había muchos que no compartían estas bravatas. «El 1 de septiembre de 1939 no fue un día de júbilo para nosotros —dijo el *Oberleutnant zur See* Erich Topp, que contaba entonces con veintiséis años y era primer teniente en el submarino *U-46*—. Éramos conscientes de nuestra debilidad desde el comienzo, especialmente en la Marina. Todos sabían que sería una guerra larga».[15]

Para el *Oberleutnant* Hans von Luck, un oficial del 7.º Regimiento Blindado de Reconocimiento, la escalada bélica supuso una vuelta repentina del permiso del que disfrutaba desde solo hacía unos días. Encontró a todos en la guarnición de Bad Kissingen, cerca de Schweinfurt, muy entusiastas. Ni él ni sus amigos creían una sola palabra de la propaganda de Goebbels sobre los polacos, pero sí estaban convencidos de que Danzig y el corredor debían volver a formar parte de Alemania. «No teníamos ansias de guerra —señaló Von Luck—, pero no creíamos que los británicos ni los franceses fueran a acudir en defensa de Polonia».[16] Qué equivocado estaba.

Capítulo 5

Se declara la guerra

En Inglaterra, aquella última semana de agosto había sido gloriosamente cálida. El buen tiempo también se mantuvo el primer día de septiembre. En Hove, en la costa meridional, era el viernes de la semana de críquet de Brighton y Hove, y el equipo de Sussex jugaba como local frente al Yorkshire, que ya había ganado el campeonato del condado por séptima vez, todo un récord en aquella década.

Era un partido benéfico para Jim Parks, un incondicional del Sussex y también jugador de la selección inglesa, y mientras que otros partidos por todo el país se habían cancelado debido al inminente estallido de la guerra, el hecho de que fuera la semana del festival de críquet y se tratara de un encuentro benéfico animó a los dos equipos a seguir jugando y a terminar el tercer día del partido. La tensión se palpaba en el aire. Algunos jugadores pensaban que no deberían participar en un encuentro deportivo en un momento como ese, pero, por otro lado, también se intuía que, tal vez, ese sería el último partido en mucho tiempo. El Sussex llegó a los 387 puntos en las primeras carreras y el Yorkshire, a los 393. Después del almuerzo de ese viernes, los locales empezaron a batear de nuevo. El miércoles por la noche había habido una tormenta, pero ahora lucía un sol radiante, con lo que se daban las condiciones ideales para el juego.

Hedley Verity se había consagrado como el mejor lanzador de la última década jugando tanto para el Yorkshire como para Inglaterra y poseía unos registros increíbles. Había logrado en dos ocasiones la hazaña de derribar diez *wickets* en una entrada, y en otras siete había derribado nueve, un récord único. Con solo treinta y cuatro años, todavía tenía una larga carrera por delante. Sin embargo, en ese momento daba la impresión de que iba a tener que interrumpirla. Pero no antes de superar al Sussex en sus segundas entradas.

Esa tarde, mientras los soldados alemanes marchaban sobre Polonia y la Luftwaffe rugía en el cielo, en medio de la calma del campo de críquet de Hove, en el condado de Sussex, Verity derribó siete *wickets* y consiguió nueve carreras mientras eliminaba a los anfitriones con solo treinta y tres puntos. Poco después, el Yorkshire volvió a casa con una contundente victoria. Si ese era el último partido de Verity durante una temporada, al menos acababa con unas cifras excepcionales.

Inmediatamente después del partido, los jugadores del Yorkshire se dirigieron al norte en el autobús del equipo. Apenas hablaron de críquet, aunque había sido un buen partido. Fuera de Londres vieron filas de vehículos cargados de equipaje y llenos de gente que se marchaba de la capital. Se había decretado un apagón, de modo que se detuvieron para hacer noche en Leicester. Si se declaraba la guerra —y con la noticia de la invasión de Polonia, la declaración llegaría en cualquier momento—, llamarían a filas a la mayor parte de los jugadores de críquet del país; los héroes del deporte no se librarían. Verity lo sabía, pero de todos modos, había decidido alistarse. Llevaba casi un año pensándolo, desde la crisis de Múnich, y no solo lo había hablado con el teniente coronel Arnold Shaw de los Green Howards, un regimiento local de infantería de Yorkshire, sino que también había dedicado un tiempo considerable a leer manuales militares. Para Verity era simple: Hitler y el nazismo eran el mal. Gran Bretaña estaba amenazada y él debía cumplir con su deber.

Ese mismo día, en Francia, la movilización continuaba. Por ley, todos los franceses y los naturalizados franceses tenían la obligación de servir en el Ejército, la Marina o la Fuerza Aérea, a menos que no fueran aptos para el servicio, y esta obligación incluía a los que vivían en las colonias francesas. En un principio, después de la última guerra, los franceses estaban obligados a hacer el servicio militar solo durante un año. Cada año, habitualmente en octubre, se llamaba a filas a todos los que tenían veintiún años. En 1935, cuando empezaron a notarse los efectos de la Primera Guerra Mundial sobre la natalidad, el servicio se amplió a dieciocho meses. Al año siguiente, en 1936, se aumentó a dos años, pero, aun así, el número del reclutas seguía menguando.

Cuando un recluta había cumplido el servicio militar, se le consideraba *en disponibilité* durante otros tres años. La idea era

que, en tiempos de paz, todas las unidades, regimientos y divisiones contaran aproximadamente con un tercio de sus efectivos. En caso de que se iniciaran hostilidades, se llamaría inmediatamente a los efectivos *en disponibilité* y, con ellos, las Fuerzas Armadas contarían con todos los efectivos necesarios en tiempos de guerra. Después de este período de servicio, un francés estaría en la primera reserva durante otros dieciséis años. Por último, habría un período final de siete años en el que permanecería en la segunda reserva. En teoría, la mayor parte solo haría el servicio militar obligatorio. Siempre y cuando se mantuviera la paz, los hombres *en disponibilité* o en la primera o segunda reservas no deberían, *a priori,* volver a ponerse los uniformes, e incluso en épocas de crisis lo más probable era que solo llamaran a filas a los reservistas que hubieran hecho su servicio recientemente.

Sin embargo, estos no eran tiempos normales, y llamaron a filas a todos los oficiales de la reserva y todos los hombres *en disponibilité.* Por eso, hombres como René de Chambrun tuvieron que alistarse de inmediato sin tener siquiera la oportuni-



Uno de los mejores jugadores de cricket de Inglaterra de todos los tiempos, Hedley Verity, jugó su último partido con el Yorkshire el 1 de septiembre y se alistó voluntariamente tres días después.

dad de disfrutar de la excursión para celebrar su cumpleaños. El 1 de septiembre, Chambrun volvía a ser capitán y comandante de compañía en el 162.º Regimiento de Infantería con base en Amanvillers, cerca de la ciudad fronteriza de Metz, en Lorena, y justamente en la Línea Maginot. Cuando llegó al pueblo, ya había numerosos grupos de hombres, la mayoría con ropas civiles, algunos se habían desplazado hasta allí en bicicleta, otros a pie. A su llegada, a cada uno se le había entregado un uniforme y no menos de 142 artículos, desde bolsas con munición hasta cascos de acero. Chambrun vio a un hombre, con equipamiento y uniforme nuevo, apoyado en la cerca de una granja. Parecía muy triste. Con voz ahogada por el dolor explicó que su esposa, con la que llevaba casado cinco años, había muerto el día anterior en un accidente con una máquina trilladora y que, al ser llamado a filas, había tenido que dejar a su hija de tres años con unos amigos en su pueblo, que estaba preocupantemente cerca de la frontera alemana. La movilización general francesa no hacía excepciones. Este hombre tendría que cumplir con su deber, aunque estuviera destrozado por el dolor.

Al día siguiente en Amanvillers, René de Chambrun asistió a misa en un campo aledaño a la pequeña iglesia del pueblo. El sacerdote, vestido entonces con el uniforme de cabo, se dirigió a los oficiales allí reunidos: «Recordad que hay muchas cosas más dolorosas que la guerra. La esclavitud es una de ellas y, con la ayuda de Dios, combatiremos para que este suelo sea francés para siempre».[1] Chambrun siguió la mirada del sacerdote hasta el horizonte, donde se alzaban las amenazadoras torretas de la Línea Maginot.

Apenas entraron las tropas alemanas en Polonia, las embajadas en Varsovia y Berlín empezaron a transmitir furiosamente comunicados a sus respectivos gobiernos. En Gran Bretaña, el primer ministro Neville Chamberlain convocó una reunión de su Gabinete a las 11.30. El día anterior, los italianos habían hecho un último intento de resolver la situación convocando una conferencia de paz mundial, pero era demasiado tarde y los británicos rechazaron la oferta.

Así pues, lo que durante todo el verano no había sido más que una simple amenaza, había sucedido al fin; los intentos de disuadir a Hitler habían fracasado. «Los hechos contra los cuales



El punto de no retorno. Dos días después, el domingo 3 de septiembre de 1939, Gran Bretaña y Francia cumplieron su amenaza y declararon la guerra a Alemania.

habíamos combatido tanto tiempo y con tanta convicción finalmente se nos han echado encima —dijo Chamberlain a sus colegas—, pero tenemos la conciencia tranquila y ahora no cabe duda alguna sobre cuál es nuestro deber».[2] Si Chamberlain hubiera hecho de verdad examen de conciencia, tal vez habría sentido remordimientos debido al abandono de los checos por parte de Gran Bretaña. Sin embargo, fuera como fuese, tenía razón en un aspecto: Gran Bretaña tenía que declarar la guerra a Alemania. Se acordó hacer llegar a Alemania un ultimátum para que se retirara inmediatamente, y también tendrían que pactar detalles de procedimiento con los franceses, pero Chamberlain estaba decidido.

La Cámara de los Comunes se reunió a las 18.00 de ese día. La agonía moral del primer ministro era más que evidente. No cabía duda de que durante el año anterior había actuado movido por la esperanza de evitar la guerra, independientemente de que

sus decisiones hubieran sido o no correctas. Pero ahora insistió en que no podría haber paz en Europa mientras Hitler y los nazis siguieran en el poder, y en esto llevaba toda la razón.

No obstante, no se concretó en qué momento Gran Bretaña declararía la guerra. Dado que la advertencia a Alemania para que se retirara inmediatamente se envió esa noche, presumiblemente se declararía al día siguiente, en el supuesto de que Alemania desoyera el ultimátum. Esa noche quedó claro, sin embargo, que Francia titubeaba. Los franceses no habían rechazado rotundamente la oferta de una conferencia de paz de los italianos y Georges Bonnet, el ministro de Asuntos Exteriores de Francia, llamó entonces a lord Halifax, su homólogo británico, para decirle que la Constitución no les permitía declarar la guerra antes de que se hubiera reunido el Parlamento, y eso no sucedería hasta la tarde del sábado, 2 de septiembre, aunque ya se había procedido a la movilización general. El general Maurice Gamelin, jefe del Estado Mayor General, era quien estaba más nervioso. Le preocupaba la posibilidad de que un bombardeo alemán dificultara la movilización y de que Francia necesitara más tiempo para prepararse.

Mientras los franceses trataban más de ganar tiempo que de eludir sus compromisos, tanto el Gabinete como la Cámara de los Comunes se sublevaron contra Chamberlain y Halifax en la sesión que se celebró a última hora del día siguiente, el sábado, 2 de septiembre. El primer ministro y el secretario de Asuntos Exteriores habían retrasado la declaración de guerra solo para mantener un frente unido con los franceses y para dar a Alemania la oportunidad de retirarse. Valía la pena intentar cualquier cosa con la esperanza de mantener la paz, por pequeña que fuera esa posibilidad. Sin embargo, sus colegas no lo veían así. Edward Spears no era el único que se sentía cada vez más indignado por el retraso.

—¡Hablad por Inglaterra! —gritó el conservador Leo Amery.[3]

Y así lo hizo también el laborista Arthur Greenwood, que instó al primer ministro a ser contundente para salvar el honor de Gran Bretaña.

—En cuanto demos muestras de debilidad —dijo—, los dictadores sabrán que nos han vencido.[4]

Horrorizado por la hostilidad con que lo habían recibido, Chamberlain temió una posible caída del Gobierno. El Gabinete volvió a reunirse a las 23.30 de esa noche. En el exterior se había

desatado una violenta tormenta con gran aparato eléctrico. El primer ministro, conmocionado, aceptó entonces que, tal como había afirmado Greenwood, era necesaria una acción contundente, con independencia de la postura francesa. Acordaron presentar un ultimátum a Berlín a las 9 de la mañana. Alemania tendría un plazo de dos horas para responder.

Esta misma noche, Gwladys Cox, su esposo Ralph y su gato, Bobby, volvieron a su piso en la última planta de Lymington Mansions, en West Hampstead. Habían pasado un par de días en Guildford con la hermana de Gwladys, Ruth. Como muchos otros londinenses, habían decidido marcharse de la ciudad, temerosos de los ataques con gas y otros horrores. Lo que más preocupaba a Gwladys eran los ataques con gas. Ralph era asmático y, durante los numerosos simulacros preventivos de ataques aéreos realizados en agosto, no había sido capaz de aguantar las máscaras antigás que les habían proporcionado.

A pesar de todo, después de pasar dos días en Guildford, decidieron regresar. La indecisión los había torturado desde que habían dejado —o, más bien, abandonado— su casa. Se habían mudado a ese piso apenas un año antes y estaban encantados con él. Era un ático equipado con luz eléctrica y enchufes, una ducha en el baño y una caldera Ascot en la cocina, de modo que tenían un suministro constante y abundante de agua caliente. El piso estaba orientado al sur, con mucho sol y hermosas vistas de Londres, incluso veían la catedral de San Pablo, el Big Ben y otros lugares emblemáticos. En Guildford se sentían desgraciados; independientemente de lo que les deparara el futuro, era mejor afrontarlo en su casa y entre sus propias cosas.

Casi un millón y medio de niños abandonaron las ciudades de Gran Bretaña, una evacuación masiva que había empezado el 1 de septiembre. Aunque la mayor parte de los taxis y coches estaban ocupados en esa tarea, los Cox consiguieron encontrar un coche y un chófer y llegaron a West Hampstead con la puesta de sol. «Nunca olvidaré la primera vez que vi los globos de barrera —escribió Gwladys en su diario—. Cientos de ellos moteaban el cielo y brillaban con un tono rosado y plateado a la luz del sol poniente».[5]

Cuando cayó la noche, y ya de vuelta en Lymington Mansions, corrieron por primera vez las cortinas opacas. Después, an-

tes de irse a la cama, Gwladys apagó la luz y paseó la mirada sobre Londres. «Estaba encapotado —apuntó—, e incontables reflectores peinaban el cielo».[6] Como si fuera un aviso de lo que estaba por llegar, el clima había empeorado drásticamente. La mañana siguiente, un trueno despertó a Gwladys. Los relámpagos atravesaban el cielo y vio que los globos de barrera suspendidos sobre Londres para evitar que los aviones enemigos volaran bajo habían desaparecido.

El domingo, 3 de septiembre, amaneció soleado y con una temperatura agradable. A las 9.00 se envió el ultimátum. Dos horas más tarde, no había respuesta de Berlín, y quince minutos después, Chamberlain, cansado, anunció al país que Gran Bretaña estaba en guerra con Alemania. Los que se encontraban en la iglesia recibieron la noticia por parte de los curas al final del servicio matutino. Esa misma tarde, finalmente, los franceses también dieron el paso. En el resto del mundo, los gobiernos de Canadá, Australia y Nueva Zelanda, todos ellos dominios británicos, también declararon la guerra. Dos días después, Sudáfrica haría lo propio.

Finalmente, había sucedido.

Esa mañana, Edward Spears participaba en una reunión del Eden Group, un encuentro informal de los conservadores opuestos a la política de apaciguamiento, liderados por el exministro de Asuntos Exteriores, Anthony Eden. Se reunían en una casa en Queen Anne's Gate, cerca del parque de St. James. El sol entraba a raudales por las ventanas del salón. Spears contempló el cielo azul y los árboles del parque, decidido a no desaprovechar ni un solo momento de sol y color.

El grupo reunido no solo había hablado del inevitable estallido de la guerra, sino también de la noticia de que Churchill volvería a incorporarse al Gabinete. Spears se sintió aliviado, como todos los demás. Churchill se mantendría firme en su decisión de oponerse a Alemania, y su presencia en el Gabinete era esencial. Por su parte, Spears creía que Churchill incluso podría llegar a ser primer ministro. Si debía dirigir el país en esta guerra, necesitaba estar en el mismo centro del Gobierno.

No muy lejos de allí, Churchill y su esposa, Clementine, habían escuchado por radio a Chamberlain y, a continuación, el

sonido de una alarma antiaérea atravesando el cielo de Londres. Subieron inmediatamente a la azotea de la casa para ver lo que sucedía. Cuarenta globos de barrera plateados se elevaban lentamente sobre los tejados y torres de Londres. No había ni rastro del enemigo, pero conocedores de las instrucciones en caso de alerta aérea, echaron mano de una botella de *brandy* y salieron rápidamente hacia el refugio más próximo.

En un aula vacía de la London School of Economics, Jock Colville, de veinticuatro años, escuchó la noticia con una sensación de insensibilidad de la que solo despertó cuando oyó la misma alarma antiaérea. Colville era un joven miembro del Foreign Office que, esa misma mañana, se había enterado de que había sido reasignado al recientemente creado Ministerio para la Economía de Guerra, que se estaba organizando en salas vacías de la propia LSE. Graduado de Cambridge, Colville había viajado mucho por Rusia, Asia, Turquía y Europa tras acabar la universidad, y en ese tiempo había aprendido alemán y francés. Después de intentar hacer carrera en la City, decidió que eso no era para él y se presentó a los exámenes de acceso al Foreign Office. Para su sorpresa y alegría, entró. No se había arrepentido nunca.

Pero ahora, con la sirena sonando, parecía probable que fuera a producirse un ataque aéreo de un momento a otro, de modo que corrió hacia el refugio más cercano con varios de sus colegas y jugaron al *bridge* hasta que sonó la señal que anunciaba que había cesado el peligro. A la hora del almuerzo estaban de regreso en sus oficinas, pero sin nada que hacer y sin que hubiera caído una sola bomba, decidió irse a casa y lo hizo pensando que Gran Bretaña no parecía muy preparada para el Armagedón.

Churchill, por su parte, había acudido de inmediato a la Cámara de los Comunes, donde los miembros del parlamento se reunirían a mediodía. Al escuchar el discurso de Chamberlain sobre la declaración de guerra, Churchill se sintió súbitamente invadido por una gran serenidad de espíritu y luego por un enorme entusiasmo al pensar que Gran Bretaña por fin se había puesto firme. Después, el primer ministro lo llamó a su despacho. No solo quería ofrecerle un puesto en el Gabinete de Guerra, sino también el cargo de primer lord del Almirantazgo. Era el puesto que Churchill ya había ocupado veinticinco años atrás, cuando Gran Bretaña había estado en guerra por última vez.

En Gran Bretaña reinaba la incertidumbre. La movilización se encontraba en su apogeo. Más de un millón y medio de niños seguían siendo evacuados de las grandes ciudades y, sin embargo, a pesar de la alarma antiaérea que había sonado apenas veinte minutos después de la declaración de guerra, el ataque aéreo que muchos habían pronosticado y temido todavía no se había materializado. Visto lo visto, no parecía haber tanta diferencia entre Gran Bretaña en paz o en guerra. Al llegar a casa, Jock Colville se encontró a su hermano, que esperaba su llamada a las filas de la Guardia de Granaderos, y juntos fueron en coche hasta Trent Park, al norte de Londres, que era propiedad de un amigo. «Tenía un excelente campo privado con unos doce hoyos de golf —observó Colville—, en el cual mi hermano y yo pasamos plácidamente la primera tarde de guerra».[7]

En Francia, la tensión era más palpable. Gran Bretaña estaba —si su población se hubiera parado a pensar sobre ello— a una gran distancia de los aeródromos de Alemania y, por lo tanto, ese primer día de guerra era poco probable que asomasen por allí enormes formaciones de bombarderos. En todo caso, la Luftwaffe estaba ocupada destruyendo a la Fuerza Aérea polaca. Los temores en cuanto a sus proporciones y a su poder habían resultado muy exagerados. Más aún, Francia y Alemania tenían una frontera común, y los franceses habían experimentado en su propia carne y apenas una generación atrás el trauma de ser invadidos y ver su país hecho trizas.

En París, muchos estaban desolados, entre ellos la joven Andrée Griotteray, de diecinueve años, que trabajaba en el departamento de documentos de identidad y pasaportes de la policía. «Ya está —escribió sucintamente en su diario—. Se ha declarado la guerra».[8] Había disfrutado de una niñez feliz y despreocupada con su padre francés, Edmond, su madre belga, Yvonne, y sus tres hermanos: una hermana y un hermano mayores, y uno más pequeño, Alain. En 1930, habían dejado París para mudarse a Cannes primero y después a Niza, donde su padre había abierto una tienda de antigüedades y de decoración de interiores. Volvieron a París seis años después, y enviaron a Andrée a Inglaterra durante un año. Allí hizo amigos, se volvió anglófila y aprendió inglés. Había tenido una buena vida, en el seno de una familia en la que prácticamente no le había faltado de nada; pero ahora, de repente, parecía que el mundo se acababa. Brillante, vivaz y


NOM

Prénoms Andrée Françoise Henriette

Né le 29 Août 1920

VILLE D'AVRAY (S. & Oise)

Sexe féminin

Français par filiation

Situation de famille célibataire

Profession employée

SIGNALEMENT

Taille 1.55 Nez moy

Visage ov Yeux

Teint Cheveux

Signes particuliers néant

VALABLE du 31.1.44 au 30.1.54

Délivrée à PARIS

31 Janvier 1944

El carné de identidad de Andrée Griotteray, la joven parisina que trabajó en la sede central de la policía francesa.

bonita, Andrée supo de manera instintiva que la llegada de la guerra cambiaría sus vidas. Unos días después de la declaración, escribió: «Ahora estamos en guerra y tendremos que vivir con ello. Hay que parar a Hitler. Debemos creer en la victoria de Francia y gritar *"Vive la France"* desde las azoteas».[9] Sin embargo, se percibe la duda en sus escritos, como si quisiera creer en la victoria de Francia pero temiese lo peor. Su hermano Alain, escribió Andrée, «no dejaba de repetir: "Son unos bastardos". En cuanto a mí —continuaba—, tengo el corazón totalmente roto».

De regreso en París, junto con el resto de la misión francesa a Moscú, estaba André Beaufre, aunque llegar a casa no había sido tarea fácil y había tenido que dar un rodeo por Finlandia, Suecia y los Países Bajos. Durante el vuelo de Suecia a Ámsterdam, un caza alemán había perseguido su avión. En los Países Bajos, el Ejército holandés también estaba movilizándose, de modo que el aeropuerto de Schiphol estaba atestado de tropas. Cuando por fin llegó a París, el 29 de agosto, la situación era igualmente frenética. Había empezado la movilización y Beaufre se encontró con

una ciudad en la que se respiraba una atmósfera de apesadumbrada resignación.

Al llegar al Cuartel General del Ejército del Boulevard Saint-Germain, descubrió que casi todos sus amigos ya se habían marchado para establecer cuarteles generales en otras regiones, de modo que se apropió de un despacho vacío y volvió al trabajo administrativo. A su alrededor, los parisinos llevaban máscaras de gas colgadas del hombro, sobre las ventanas había cortinas opacas y al caer la noche, las luces de la ciudad se mantenían apagadas y sumían a la ciudad de París en la oscuridad. Sin embargo, hasta el momento no había señales de bombarderos que llegaran a sembrar el pánico.

No obstante, a lo largo del frente se había implantado la Orden X, que requería la evacuación completa en el plazo de tres horas de todos los pueblos situados frente a la Línea Maginot o cerca de ella. El teniente René de Chambrun había recibido la ingrata tarea de evacuar la aldea de Gomelange, donde vivían 318 personas. Una penetrante sirena dio la orden para empezar la tarea poco después de la medianoche de ese domingo, 3 de septiembre. Despertaron a hombres, mujeres y niños y les comunicaron que tenían que evacuar en el plazo de una hora; solo podían llevar consigo lo que pudieran cargar. Vehículos, animales, carros... había que dejarlo todo atrás. Volaron un puente sobre el río y también una presa para anegar los campos, lo que suponía una nueva línea de defensa. Chambrun vio que un niño pequeño señalaba a uno de los soldados en la penumbra. «*¡C'est papa!*», gritó, y corrió a los brazos del hombre. «Bueno, si se inundan los campos —dijo un agricultor filosóficamente—, ¿qué otra cosa podemos hacer más que marcharnos?». Chambrun quedó profundamente conmovido por la estoica fortaleza de la gente de Gomelange.

André Beaufre había escapado de Moscú a tiempo, pero otros se quedaron atrapados en el lado equivocado de la verja ahora que se había declarado la guerra. Entre ellos se encontraba Eric Brown, un escocés de veinte años que era una especie de germanófilo, una actitud que no era poco común en Gran Bretaña. Después de todo, muchos británicos se consideraban anglosajones, la familia real era de origen germano y, hasta principios de siglo, Alemania había sido una firme aliada, aunque nunca formalmente. La gran mayoría de los británicos sentía un rechazo instintivo hacia los nazis y todo lo que representaban, pero no todos. Destacó el caso

de dos de las hermanas Mitford, muy conocidas en los círculos de la alta sociedad, que habían coqueteado con Hitler y su entorno, mientras que la Unión Británica de Fascistas también había establecido vínculos con los nazis.

Eric Brown había visitado Alemania por primera vez durante los Juegos Olímpicos de 1936. Su padre había sido observador en globo y piloto en el Real Cuerpo Aéreo, y Göring lo había invitado, junto a otros expilotos que habían participado en la Primera Guerra Mundial, a asistir a la ceremonia inaugural. Mientras estaba en Berlín conoció a Ernst Udet, un as de la aviación de combate y experto piloto de pruebas que por entonces estaba a cargo del departamento técnico de la Luftwaffe, el T-Amt. Udet se había mostrado encantado de que uno de sus antiguos adversarios hubiera traído a su hijo y, al enterarse de la afición del joven Eric por los aviones, se había ofrecido a llevarlo en un vuelo desde Halle en su biplano Bücker Jungmann.

Udet, probablemente el mejor piloto acrobático del mundo, puso a prueba al avión y a Eric. Después de hacer piruetas y tirabuzones en el aire, Udet por fin acercó el avión a tierra. Brown seguía sosteniéndose el estómago y daba gracias por no haber dado el espectáculo. De repente, Udet puso el avión boca abajo. «¡De hecho —cuenta Brown— volábamos tan bajo que pensé que el viejo chiflado había tenido un ataque al corazón!». Pensando que era el final, Brown se sujetó con fuerza y entonces, cuando casi no quedaba espacio, Udet dio la vuelta al avión e hizo un aterrizaje perfecto, miró a su pasajero, que estaba blanco, y rompió a reír.[10] «La verdad es que Udet seguía siendo un joven travieso», dijo Brown.

Tras bajar del avión, Udet lo palmeó en la espalda y le dijo que sería un buen piloto de caza, pero que tenía que hacer dos cosas: aprender a volar y aprender alemán.

Brown tomó su consejo al pie de la letra e hizo ambas cosas: estudió lenguas modernas en la Universidad de Edimburgo y se unió al Escuadrón Aéreo de la Universidad. En el verano de 1938, volvió a Alemania y retomó su relación con Udet. Al verano siguiente, regresó de nuevo al país germano. Sin embargo, esta vez fue por cortesía del Foreign Office, que había hecho un reclutamiento en Edimburgo y había aconsejado a Brown que pasara el año siguiente en Europa antes de volver a Edimburgo a completar su carrera.

El 3 de septiembre acababa de llegar a Salem, en el lago Constanza, y estaba alojado en una pequeña *Gasthaus* cuando tres miembros de las SS lo despertaron. «Me temo que tendrá que venir con nosotros —le dijeron—. Ahora nuestros países están en guerra».[11]

Tras confiscar todas sus pertenencias, incluido su automóvil MG Magnette, lo llevaron a Múnich y lo encerraron en una celda. Era el primer día de la guerra y, a su modo de ver, parecía probable que permaneciera prisionero de los alemanes hasta que terminara el conflicto.

Otras personas trataban de abandonar no solo Alemania, sino también Europa. A bordo del SS *Athenia* viajaba James Goodson, de dieciocho años, que regresaba a su casa en Toronto. Goodson había nacido en Estados Unidos de padres británicos, pero se había criado en Canadá y recientemente había estudiado en Francia, en la Sorbona. Con todas las noticias sobre la inminente guerra pensó que era hora de volver a casa.

El anuncio de Chamberlain se había transmitido por radio en el barco y Goodson, junto con otros pasajeros, lo escuchó en el salón de tercera clase.

Al discurso del primer ministro le siguió un silencio, hasta que Goodson dijo: «Así es como termina el mundo, no con una explosión, sino con un lamento», citando a T. S. Eliot.[12]

«Bueno, nosotros ya hemos dejado atrás todo eso», dijo otro. La mayoría parecía estar de acuerdo. El barco se dirigía a Montreal e iba lleno con mil cien pasajeros, entre ellos más de trescientos estadounidenses, gran número de canadienses, unos cuantos ingleses, escoceses, irlandeses y algunos refugiados europeos. También había más de trescientos tripulantes.

Al llegar la noche, estaban en la costa de las Hébridas. Soplaba un viento del oeste fuerte y frío y el barco cabeceaba y oscilaba de un lado a otro. Goodson acababa de subir las escaleras y se dirigía al comedor cuando sintió que el barco se sacudía violentamente y oyó un fuerte crujido. Al instante siguiente, se apagaron las luces y la gente empezó a gritar. El *Athenia* se detuvo en seco y empezó a escorarse. Alrededor de Goodson, la gente corría en todas direcciones, gritando, llamándose unos a otros. De pronto se encendieron las luces de emergencia y Goodson corrió hacia la escalerilla por la que acababa de subir. Al mirar hacia abajo vio

un enorme agujero por el que subía el agua y trozos de madera de la escalera, el suelo y los muebles. Mucha gente se aferraba a estos restos, de modo que Goodson bajó y trató de poner a salvo a todas las mujeres que pudo. Algunos gritaban que no sabían nadar, así que se quitó la chaqueta y los zapatos y se tiró al agua para auxiliarlos y llevarlos a la escalerilla rota. Sacó a niños y a otras personas, una por una, alejándolos del peligro. Cuando Goodson pidió ayuda a los miembros de la tripulación, todos negaron tristemente con la cabeza y confesaron que no sabían nadar.

A pesar de actuar solo, Goodson consiguió evacuar a todos los que estaban en el inundado pasillo y luego se unió a los miembros de la tripulación que buscaban supervivientes en los pasillos superiores. A esas alturas, el barco estaba mucho más escorado y Goodson tuvo que vadear y nadar. No encontró a nadie, solo el cuerpo de un joven que poco antes había estado cantando baladas escocesas en el salón.

Volvió arriba, frío y empapado, y lo ayudaron a subir a cubierta. A continuación, él y algunos tripulantes supervivientes se encaminaron a un bote salvavidas. Estaba atestado y, de repente, una de las cuerdas de un pescante se soltó, la proa del bote se precipitó hacia abajo y los pasajeros cayeron al agua entre gritos. Goodson no podía hacer nada, de modo que corrió al otro lado del barco y vio el último bote salvavidas que estaban a punto de bajar al agua.

No había sitio para él, pero desde cubierta avistó otro bote en el agua a casi cien metros del barco. Valiéndose de una de las cuerdas de los pescantes, empezó a bajar y se dejó caer al agua. Cuando volvió a la superficie, nadó con todas sus fuerzas hacia el bote salvavidas que había visto y que ahora le parecía espantosamente lejano.

Por fin lo alcanzó, aunque varios pasajeros trataron de evitar que subiera golpeándole los nudillos para que no se aferrara a la embarcación. Un marinero les gritó y entonces una joven acudió en su ayuda, empujó a un lado a los demás y le ayudó a subir. Cuando cayó en el bote, exhausto, lo abrigaron con una manta. Al alzar la vista vio a la chica que lo había rescatado. Tenía aproximadamente su edad, era bella y solo llevaba puesta la ropa interior. Lo más probable es que se estuviera vistiendo para la cena cuando el barco había empezado a hundirse. Era estadounidense y ese verano había recorrido Europa en compañía de varias

amigas. Empezaron a contar chistes y a cantar. Luego, tras remar hasta alejarse lo bastante del barco para no ser engullidos con él cuando se hundiera, dejaron de cantar, se apiñaron para conservar el calor y empezaron a rezar para que vinieran a rescatarlos.

Era medianoche pasada cuando el *Athenia* se hundió. Lentamente, la proa desapareció y luego empezó a elevarse la popa, despidiendo chorros de agua cuando se puso en vertical, erguida como una torre sobre ellos. Por un instante, pareció quedarse inmóvil antes de hundirse rápidamente con un chorro final de agua que se elevó en el aire y desaparecer para siempre bajo las aguas.

Goodson y los demás pasajeros del bote salvavidas no tenían entonces la menor idea, pero el SS *Athenia* había sido alcanzado por un torpedo del *U-30*, uno de los submarinos alemanes que ya patrullaban el Atlántico.

El día en que empezaron las hostilidades, el primer ataque alemán contra los británicos fue en el mar y contra civiles.

Capítulo 6

A la deriva

El *Knute Nelson,* un petrolero noruego que navegaba por el Atlántico con los tanques vacíos, rescató a James Goodson, junto con el resto de las personas con las que compartía el bote salvavidas, aproximadamente a las 4.30 del 4 de septiembre. Mientras Goodson se recuperaba poco después bajo cubierta, envuelto en una tosca manta, cayó en un sueño profundo. Cuando despertó estaban entrando en la bahía de Galway, en la neutral República de Irlanda. Allí los esperaba una gran multitud para darles la bienvenida y en cuanto Goodson pisó al fin tierra firme, otros supervivientes, rescatados por destructores británicos, corrieron hacia él y sus compañeros para preguntar por amigos y familiares desaparecidos. Dos hermanos, chica y chico, de unos doce años, le preguntaron si había visto a sus padres.

Ante esto, Goodson se vio invadido por una furia abrumadora. Pensó que nadie tenía derecho a causar semejante sufrimiento a personas inocentes. En aquel mismo momento, Goodson decidió que haría algo al respecto. Volvería a Estados Unidos, a continuación iría a Canadá y se alistaría en la Royal Canadian Air Force.

Winston Churchill había presidido su primera reunión de la Junta del Almirantazgo la tarde del domingo, 3 de septiembre, apenas unas horas antes del ataque al *Athenia.* Esas salas del Almirantazgo guardaban mucha historia. Aquí se había planificado la campaña naval para derrotar a Napoleón; aquí Wellington y Nelson habían mantenido su breve y única reunión, y aquí mismo Churchill y lord Fisher habían discutido acaloradamente en 1915 sobre la campaña de los Dardanelos; aquello terminó mal para ambos.

Ahora Churchill había vuelto, sentado ante el mismo escritorio y en la misma silla de caoba y cuero oscuro con respaldo alto

que tan familiar le resultaba. Lo observaba un retrato de Nelson, el gran héroe naval de Gran Bretaña. Pensó que la última vez que había pisado esa sala, el país estaba en guerra con Alemania. Un cuarto de siglo después, volvía a estarlo. «Una vez más tenemos que luchar por la vida y el honor —apuntó—. Una vez más. ¡Que así sea!».[1]

En la primera noche tras su regreso, Churchill trabajó hasta tarde, lleno de energía y entusiasmo ante la perspectiva de estar en el centro de la estrategia de guerra de Gran Bretaña. El primer lord del Mar, el oficial naval de más rango del país, era el almirante sir Dudley Pound, un tipo franco y directo. Carecía de imaginación y talento, pero tenía una buena relación con Churchill y no le importaba ser el segundo de a bordo.

A la Marina Real británica se la conocía como *Senior Service,* la fuerza militar más antigua, por una razón: era, con diferencia, la mayor del mundo, con 15 acorazados, 7 portaviones, 15 cruceros pesados, 49 cruceros ligeros, 192 destructores, 73 navíos de escolta, 9 patrulleros, 52 antiminas, 2 monitores armados y 62 submarinos.[2] Solo Estados Unidos, que no participaba en la guerra, tenía un número similar de barcos. Y había muchos más en camino; en los astilleros, desde Belfast hasta Glasgow y Tyneside, trabajaban para construir más barcos desde que Gran Bretaña había entrado en guerra: 19 cruceros, 52 destructores, 6 acorazados, 6 portaviones y 11 submarinos más, por mencionar solo parte del programa previsto. Se ha criticado mucho a la Marina Real de 1939, especialmente por parte de los que sostienen que estaba obsoleta y anclada en el pasado. Es cierto que sus dos acorazados más nuevos, el *Nelson* y el *Rodney*, databan de 1927, pero estaban hechos para durar. Se tardaba cuatro años en construirlos y eran piezas de ingeniería increíblemente complejas y carísimas. A pesar de todo, los quince acorazados británicos habían sufrido una remodelación o incluso se habían reconstruido casi por completo, especialmente en lo referente a la potencia de fuego y a los mecanismos de control de disparo. Durante los años de entreguerras, Gran Bretaña había superado en la construcción de nuevos buques a todas las marinas del mundo en casi la totalidad de clases de barcos a excepción de los submarinos.

También tenía sentido construir esta gran flota de barcos capitales —acorazados, portaviones y cruceros— en época de paz. Se tardaba años en construirlos y no podía hacerse deprisa y co-

rriendo. La Marina Real estaba perfectamente informada de los acorazados y cruceros que entraban en servicio en la Kriegsmarine, la marina alemana, y su respuesta consistía en contar con un número mayor de naves de ese tipo para contrarrestar cualquier intento de dominio naval por parte de los alemanes. Una vez iniciada la guerra, era mucho más fácil y rápido construir destructores, navíos mercantes armados y pequeños barcos de escolta como corbetas y balandros.

No obstante, había otros motivos por los cuales Gran Bretaña había mantenido una marina tan grande. Era un país isleño con el mayor imperio que el mundo hubiera conocido jamás. Esta gran proyección mundial hacía necesario, incluso en esta era de aviación emergente, enlazar todo el mundo con rutas marinas. La Marina no solo servía para proteger los territorios de ultramar, sino también el comercio del país. El alcance mundial de Gran Bretaña no se limitaba a su imperio, sino que la mayor parte de su comercio era exterior: con Europa y, especialmente, con Escandinavia, y con países del norte y el sur de América, donde las empresas británicas tenían enormes intereses. Por ejemplo, en Ar-



La Flota Nacional británica en Scapa Flow. En 1939, Gran Bretaña tenía, con diferencia, la mayor flota del mundo.

gentina se habían construido ferrocarriles con capital británico, cuya gestión estaba en manos de empresas británicas, aun cuando el país no pertenecía al Imperio.

Gran Bretaña también era una potencia exportadora: era el principal proveedor de armamento en la década de 1930 y también de carbón, por mencionar dos ejemplos. Y para todo esto necesitaba una gran flota de barcos mercantes, o sea que, además de contar con la Marina más grande del mundo, también tenía la mayor flota mercante, cifrada en alrededor del 33 por ciento de los barcos mercantes del mundo.[3] Además de eso, Gran Bretaña tenía acceso a aproximadamente otro 50 por ciento del resto de los navíos mercantes del mundo, como los de Noruega, Grecia, los Países Bajos y otras importantes potencias navieras del mundo.

Estratégicamente hablando, pues, Churchill había heredado una posición bastante cómoda. En cuanto a amenazas para Gran Bretaña, Alemania era la única en ese mes de septiembre de 1939. El Japón imperial había sido una preocupación creciente a lo largo de la década anterior, y con los grandes intereses que tenía Gran Bretaña en el Lejano Oriente, era un motivo de preocupación. Sin embargo, en ese momento Japón estaba muy ocupado en China y en combatir contra la Unión Soviética, de modo que no suponía ninguna amenaza inmediata. También Italia había demostrado que, en ese momento, no estaba preparada en absoluto para la guerra. Es posible que la Marina fuera el arma más moderna con la que contaba Italia, pero aunque tenía el mayor número de submarinos del mundo (106), no contaba con portaviones y solo disponía de cuatro acorazados. Gran Bretaña y Francia unidos habrían acabado con la Marina italiana en poco tiempo.

Esto significaba que Gran Bretaña podía mantener a la Flota del Mediterráneo en el Mediterráneo, conservar una presencia significativa en la base de China y tener la *Home Fleet* en Scapa Flow, en las Orcadas, al norte de Escocia, y al mismo tiempo desplegar más fuerzas alrededor del Reino Unido. Otra ventaja era que podía implementar inmediatamente un bloqueo económico a Alemania. El poder naval de Gran Bretaña no era algo que pudiera tomarse a la ligera.

Sin embargo, la noticia del hundimiento del *Athenia* tuvo un impacto terrible, sobre todo por tratarse de un buque de línea civil; como tal, no podía ser atacado, según las condiciones impuestas por la Convención de La Haya, que Alemania había sus-

crito. Esas normas no solo prohibían el hundimiento de barcos de pasajeros, sino que establecían que los navíos mercantes solo podían hundirse una vez sus tripulaciones se hubieran puesto a salvo. Churchill apenas había acabado la reunión con su nuevo equipo cuando llegó la noticia. Al día siguiente, lo primero que hizo Churchill en calidad de primer lord fue pedir al director de Inteligencia Naval una evaluación sobre la fuerza de los submarinos alemanes, tanto «actual como futura».[4] La respuesta fue sesenta en ese momento y un número previsto de noventa y nueve a comienzos de 1940. No se equivocó por mucho. En realidad, la Kriegsmarine contaba con cincuenta y siete submarinos disponibles, aunque a los propios alemanes a cargo de los *U-boot,* el número parecía muy insuficiente.

Al mando de la fuerza alemana de submarinos estaba el almirante Karl Dönitz, que ocupaba el puesto desde 1935. Los cuatro años anteriores habían sido muy frustrantes para él. Dönitz creía que los submarinos habían estado muy cerca de ganar la última guerra y que desempeñarían un papel clave en este nuevo conflicto, y en especial en la guerra contra Gran Bretaña. Los submarinos habían evolucionado mucho desde 1918. Eran más robustos, capaces de sumergirse con más rapidez, más veloces y más amplios, y estaban provistos de más torpedos de mayor potencia, impulsados por batería y exentos de estela, lo cual hacía más difícil su detección, y tenían un mayor alcance. También habían mejorado considerablemente el equipamiento de radio y de radar, así que ahora los submarinos no solo podían comunicarse con sus bases, sino también con los otros submarinos. De hecho, los submarinos habían sido tradicionalmente cazadores solitarios, pero ahora podían operar en grupo. Al mismo tiempo, también habían mejorado las armas antisubmarinas, aunque Dönitz consideraba que no lo suficiente como para representar una amenaza importante.

Gran Bretaña dependía por completo del comercio marítimo, por lo cual la misión de la Kriegsmarine debía consistir en cortar las rutas marítimas. Lo que frustraba a Dönitz era que, por lo visto, nadie más en Alemania pensaba que la clave para ganar esta guerra radicaba en los submarinos. En lugar de eso, el *Großadmiral* Raeder que, como comandante en jefe del Oberkommando der Marine (OKM) —o Alto Mando Naval—, era comandante de la Kriegsmarine, prefirió construir una flota

predominantemente de superficie. Después de Múnich, Göring había empezado un renovado programa de rearme en Alemania que dejaría muy corto al anterior crecimiento militar, a pesar de lo importante que este había sido. La Luftwaffe, por ejemplo, iba a quintuplicar su tamaño hasta unos 21 750 aviones, mientras que la Kriegsmarine iniciaría un importante programa de construcción de flota llamado Plan Z, diseñado durante el verano de 1938 principalmente por el comandante Heye del departamento de operaciones del Estado Mayor Naval bajo las instrucciones de Raeder. Heye partió del supuesto indudablemente válido de que, en el caso de que Alemania entrara en guerra con Gran Bretaña, esta última no podría resistir un bloqueo económico durante mucho tiempo; por lo cual, desbaratar el comercio de ultramar británico tenía que ser el objetivo principal. Heye creía que esto debía conseguirse fundamentalmente mediante una guerra de cruceros de largo alcance, fuertemente armados, y acorazados de bolsillo; los submarinos tenían un papel importante, pero secundario. Esto gustó a Hitler, que ya había respaldado con entusiasmo un programa anterior de acorazados, no por ninguna lógica militar en concreto, sino porque los acorazados eran enormes y daban una fabulosa impresión física de poder.

El problema del plan de Heye radicaba en cómo abastecer a esta fuerza de cruceros en mares lejanos sin una serie de bases extranjeras y puertos situados estratégicamente, como los que tenían los británicos y también los franceses. El acceso de Alemania al océano a través del estrecho mar Báltico no iba a ser de gran utilidad. La verdad era que los barcos alemanes no tenían ninguna forma segura de pasar por el canal de la Mancha debido a las minas y a la proximidad de Gran Bretaña y sus defensas, por lo que se veían obligados a rodear el norte de Escocia para llegar a mar abierto, ruta que el bloqueo de la Marina Real podía cerrar con facilidad. El almirante Carls, comandante en jefe de la Flota, expuso precisamente este argumento, sosteniendo que la única manera de llegar a estas colonias de ultramar y de asegurar las rutas marítimas era la conquista. «Una guerra contra Gran Bretaña —comentó— significa una guerra contra el Imperio, contra Francia y, probablemente, también contra Rusia y otros países de ultramar; en otras palabras, contra la mitad o dos terceras partes del mundo».[5] Estaba absolutamente en lo cierto, pero, lejos de horrorizarse ante su visión apocalíptica, Carls recomendó con-

quistas territoriales a gran escala y la rápida construcción de una enorme flota que fuera capaz de hacer realidad su sueño de dominio naval global alemán. Viniendo de un comandante militar de sobrada experiencia, sus propuestas denotaban un nivel de autoengaño sorprendente.

No está claro hasta qué punto se tomaron en cuenta las ideas de Carls, pero el Plan Z anunciado a mediados de octubre de 1938 contemplaba la construcción de 10 acorazados, 15 acorazados de bolsillo, 5 cruceros pesados, 24 ligeros y 36 pequeños, 8 portaviones y 249 submarinos. No era más que pura fantasía, tal vez realizable en algún futuro lejano cuando se hubieran adueñado del mundo, pero no a corto o medio plazo. Alemania carecía de la capacidad industrial, las materias primas y los recursos económicos necesarios. Y aunque se hubiera construido una fracción de esta flota, el país no disponía del combustible para mantenerla.

Un enfoque mucho más sensato habría sido hacer precisamente lo que Dönitz recomendaba y centrarse en los submarinos. Aunque también eran caros, esa estrategia habría sido más fácil y más barata que construir un gran número de barcos y, además, consumían menos combustible. Durante el verano, había vuelto a insistir en ello, más convencido que nunca de que la guerra contra Gran Bretaña era inminente y no se podía esperar a 1942, fecha prevista para que los 249 submarinos del Plan Z estuvieran listos. En julio, Dönitz había presionado a Raeder para que comunicara a Hitler su permanente preocupación por lo exiguo del número de submarinos. En ese momento tenía apenas veintisiete navegando por el océano, de los cuales solo diecisiete eran aptos para el combate. En el memorando que envió a Hitler dejaba claro que, para hacer una contribución sustancial frente a la Flota Atlántica aliada, era necesario tener al menos cien submarinos operativos en todo momento. Esto se basaba en el principio del «tercio»: un tercio en servicio activo, un tercio que se dirige o regresa de servicio activo, y un tercio en reparación, reequipamiento y remodelación. Poco después, Raeder le trasladaba la respuesta del Führer. «Se aseguraría de que bajo ninguna circunstancia hubiera guerra con Gran Bretaña —apuntó Dönitz—, porque eso significaría el *finis Germaniae*».[6]

Pues bien, ahora estaban en guerra, y Hitler inmediatamente rompió el Plan Z y prometió dar prioridad a la construcción de submarinos para la Kriegsmarine; incluso llegó a poner este obje-

tivo por delante de proyectos clave como el nuevo Junker 88, un bombardero de largo alcance. Dönitz estaba convencido de que era demasiado poco y tarde. «La verdad —señaló— es que pocas veces una rama de las fuerzas armadas de cualquier país ha ido a la guerra tan mal equipada».[7]

Por el momento, la flota de submarinos tendría que hacer lo posible con los pocos medios de los que disponía. La mayoría de los submarinos que estaban en condiciones de navegar ya se habían enviado al Atlántico a finales de agosto, por eso el *U-30* interceptó al *Athenia* el primer día de guerra contra Gran Bretaña. El comandante, el *Oberleutnant* Lemp, había detectado su marcha en zigzag fuera del curso normal de navegación, lo que lo llevó a suponer que era un transporte de tropas y, por tanto, una presa lícita. Fue un error que los alemanes trataron de silenciar, pero que provocó un gran ultraje a ambos lados del Atlántico. El hundimiento trajo a la memoria el torpedeo del *Lusitania* en 1915.

Un submarino que se atuvo más a las normas fue el *U-48*, al mando del *Kapitänleutnant* Herbert *Vaddi* Schultze. El *U-48* había salido de Kiel y rodeaba lentamente el norte de Escocia, como había hecho en numerosas patrullas de práctica a lo largo del año anterior. El primer teniente era Reinhard *Teddy* Suhren, de veintitrés años, que, a pesar de haber ingresado en la Marina en 1935, había pasado a la rama de submarinos el año anterior.

A Suhren siempre le había gustado el mar, y ya desde niño se había aficionado a navegar, primero en la Escuela Hanseática de Náutica y más tarde en viajes escolares a las islas Frisias. Su tiempo de aprendizaje había sido accidentado; incluso su apodo, *Teddy*, que significa osito en inglés, se debía a que uno de sus compañeros dijo que marchaba tan mal que parecía un osito de peluche. Se le quedó el mote.

Después de pasar un tiempo como guardiamarina en destructores, Suhren concluyó que nunca llegaría a *Leutnant* y pensó en renunciar a la Kriegsmarine. Fue su hermano Gerd, que ya era *Leutnant*, quien lo convenció para que siguiera allí y cambiara de actitud. A partir de entonces, Teddy tomó la decisión de esforzarse más, de jugar según las reglas y mantener su hoja de servicios limpia. Pronto obtuvo su recompensa. Al cabo de unos meses, en abril de 1938, ascendió a *Leutnant* y al poco lo transfirieron a los

submarinos, concretamente al *U-48*. Hasta el momento, Suhren no había tenido motivo para lamentar el traslado. Le gustaban mucho la camaradería y la actitud comprensiva e incluso afectuosa de sus compañeros de tripulación. Eran como hermanos, y Suhren dejó de sentirse como el novato con el que todos se metían. «He vuelto a la vida —dijo— y cada día me siento más cómodo en la Marina».[8]

El 4 de septiembre, detectaron un carguero sueco que navegaba en solitario y, tras emerger a la superficie, indicaron con señales luminosas al capitán que se detuviese inmediatamente y no usara la radio.[9] El barco sueco ignoró las instrucciones, de modo que, para demostrar que hablaban en serio, Schultze ordenó a unos de sus hombres que subieran a la cubierta de proa el cañón de 88 mm. Suhren subió al puente y descubrió, horrorizado, que nadie atendía el cañón; los hombres habían caído por la borda, arrastrados por el oleaje. Por fortuna, se habían puesto los arneses de seguridad y pudieron izarlos a bordo, y antes de que necesitaran abrir fuego, el carguero se detuvo.

Dejaron que el capitán sueco continuara su camino, pero al día siguiente descubrieron otro barco en el horizonte. Tras su-



Teddy Suhren, primer teniente en el submarino *U-48*.

mergirse rápidamente, volvieron a la superficie justo delante de un barco mercante británico de 5 000 toneladas, el *Royal Sceptre*. Tras ordenarles que pararan máquinas y mostraran sus papeles, Schultze dio a la tripulación británica diez minutos para ponerse a salvo en sus botes salvavidas. «No podíamos quedarnos mucho tiempo en esa zona —observó Suhren— sin sentir un hormigueo en todo el cuerpo». Todavía estaban muy cerca de Escocia y eso los ponía muy nerviosos.

Observaron a los hombres meterse en los botes y después, desde una distancia de seiscientos metros, dispararon un par de torpedos que dieron de pleno en el barco. Cuando oyeron que se enviaban señales de radio, dispararon unos pocos cañonazos y vieron el *Royal Sceptre* hundirse hasta desaparecer bajo las aguas.

«Qué pena. Un barco tan bonito», dijo Suhren.

«Bueno, esta guerra no la he elegido yo», respondió Schultze.

El *Royal Sceptre* acababa de desaparecer cuando avistaron otro carguero. Volvieron a interceptarlo. También se trataba de un barco británico, el *Browning*, y esta vez el navío envió botes a su encuentro. Suhren, de nuevo en el puente, se quedó atónito al ver los botes llenos de mujeres y niños negros. Cuando se acercaron al submarino alemán vieron el llanto que les corría por las mejillas y que levantaban a sus bebés llorosos y rogaban a los captores que los salvaran. Suhren vio que Schultze lo miraba impotente.

«Dios mío —dijo—. ¿Qué hacemos ahora?».

«Yo no estoy dispuesto a torpedearlo», declaró Suhren.

«Yo tampoco», respondió su capitán.

Hubo una pausa mientras Schultze pensaba un momento. Luego dijo:

«Los mandaremos de vuelta al barco. Pueden recoger a los supervivientes del *Royal Sceptre* y continuar el viaje».[10]

Es evidente que comunicar esto no era nada fácil. Las mujeres estaban en estado de *shock* y necesitaban que las convencieran de que estarían a salvo si volvían al *Browning*. Finalmente, a pesar de que les habían advertido de que no usaran la radio, Schultze ordenó, por si acaso, que el *U-48* se alejara de los botes. Al ver que se marchaban, las mujeres y la tripulación volvieron a toda prisa al barco, tal como les habían indicado.

«Todo salió de acuerdo con el plan —recordó Suhren—. No usaron la radio, continuaron su rumbo y, tres semanas después, arribaron a puerto en Sudamérica».[11]

El 8 de septiembre hundieron otro carguero británico, el *Winkleigh*. Después, otro barco, el *Firby*, ateniéndose en ambos casos al derecho de presa marítima y perdonando la vida a las tripulaciones. El capitán del *Firby* estaba destrozado y al borde de las lágrimas. Al parecer, había llevado a su hijo consigo en ese viaje y rogó a Schultze que subiera al niño a bordo del submarino. Como eso no era factible, Schultze ordenó que se enviara una señal con el siguiente texto sin codificar: «Al señor Churchill: acabamos de hundir el vapor británico *Firby*. ¡Por favor, salven a la tripulación! Posición: 59° 40' N 13° 50' O».[12] El mensaje de Schultze permitió que el capitán y los treinta y tres miembros de la tripulación del *Firby* fueran rescatados muy pronto por un destructor británico. El submarino recibió poco después la orden de volver a la base. Así terminó su primera patrulla marítima, con tres barcos hundidos y unas 15 000 toneladas de mercancías aliadas en el fondo del mar. Fue un buen comienzo.

Junto con el *U-48* recibieron orden de volver a casa otros nueve de los dieciocho submarinos que habían navegado por el Atlántico durante la primera semana de la guerra. Dönitz quería que un buen número de submarinos volviera a puerto para descansar y reabastecerse con miras a una nueva cacería en octubre, en la que sus flotillas no operarían en solitario, sino conjuntamente. Era una nueva idea que Dönitz quería probar. Había decidido llamar «manada de lobos» a esta nueva agrupación de submarinos.

A pesar de la imperiosa demanda de Churchill de averiguar cuál era la magnitud exacta de la fuerza de submarinos alemana, el Almirantazgo no consideraba que fueran una amenaza especialmente preocupante cuando se iniciaron las hostilidades. Puede que algunos de los navíos de la Marina Real estuvieran un poco anticuados y achacosos, pero su gigantesca flota estaba indudablemente bien provista con una infraestructura de primera. Durante la anterior guerra, los británicos habían creado una organización global llamada Control Naval de Navegación (NCS) y diseñado complejos sistemas de inteligencia naval. Tras el fin de la guerra, se había mejorado continuamente y también ampliado mediante la implantación de un Centro de Inteligencia Operativo (OIC) en el Almirantazgo apenas dos años antes, en 1937.

La inteligencia naval no solo contaba con la Escuela Gubernamental de Códigos y Cifrado de Bletchley Park, donde se había reclutado a matemáticos y científicos civiles para descifrar los códigos de señales del enemigo, sino que también contaba con una red de estaciones de interceptación por radio e informes de puertos de todo el mundo enviados de forma segura a través de cables telegráficos submarinos, un intercambio de información conocido como sistema VESCA,* y, por supuesto, con el reconocimiento aéreo llevado a cabo tanto por el Comando Costero de la RAF como por la flota aérea propia de la Marina. Toda la marina mercante estaba bajo el control del NCS, que rastreaba los movimientos, cargas y destinos de casi toda la marina aliada. Esto permitía, al menos en teoría, saber con exactitud dónde se encontraba cualquier barco en un momento determinado de un día específico. El objetivo principal era mantener fuera de peligro, en la medida de lo posible, a toda la flota mercante aliada.

Otro medio para garantizar la navegación segura de los barcos era hacerlos navegar en convoy, y en cuanto se tuvo noticia del hundimiento del *Athenia*, el Almirantazgo ordenó que se volviera al sistema de convoyes. Esto no era nada nuevo, ya que había funcionado bien durante el último año de la Primera Guerra Mundial, partiendo del principio según el cual una estrecha formación de barcos escoltada por navíos armados era mucho menos vulnerable que un carguero solo y sin escolta. Una flota de barcos con la protección de destructores, corbetas y demás escolta no era una presa fácil para un submarino solitario.

En cualquier caso, aunque los submarinos como el *U-48* habían hundido varios cargueros solitarios en los primeros días de la guerra, la Marina Real estaba en una posición bastante buena para hacer frente a la amenaza que planteaba la Kriegsmarine. Solo la *Home Fleet* por sí misma ya era considerablemente mayor que todo lo que los alemanes pudieran lanzar al mar, mientras que la flota de submarinos no era lo bastante grande como para causar algo más que inconvenientes a la navegación aliada. Por supuesto, cabía esperar que Alemania construyera más submarinos, pero todo indicaba que el número de barcos de escolta que

* Sistema que controlaba los movimientos de los barcos mercantes y cuyo nombre lo formaban las primeras letras de las palabras *«vessel»* («barco») y *«cargo»* («cargamento»). *(N. del E.)*

estaban construyendo los astilleros británicos era mayor que el de submarinos que estaban fabricando los astilleros alemanes. Así pues, había motivos para el optimismo en lo que respectaba a la guerra en el mar. Y como la guerra dependía en gran medida de la logística y del abastecimiento, daba la impresión de que Gran Bretaña y su aliada Francia contaban con ventaja, al menos por el momento.

No obstante, antes de que acabara el año se producirían algunas sorpresas.

Capítulo 7

Ofensiva de reconocimiento

El primer día de la guerra, el Mando de Bombardeo de la RAF llevó a cabo su primera operación: envió a veintisiete bombarderos en busca de la flota alemana.

Entre los que salieron a sobrevolar el mar del Norte había seis Handley Page Hampden del 83.º Escuadrón, con base en Scampton, al norte de Lincoln. Entre los pilotos se encontraba Guy Gibson, un oficial de vuelo de veintiún años que acababa de regresar de su permiso y se había reincorporado el último día de agosto. Los Hampden del escuadrón eran bombarderos bimotor como los de la Luftwaffe. El Hampden era un avión ligero, podía transportar una carga de bombas aceptable y era más rápido que la mayoría de los bombarderos de su tiempo, con una velocidad de crucero que superaba los 400 km/h. Sin embargo, Gibson no era un gran admirador del modelo y creía que su avión, el *C-Charlie*, era «deplorable». «En el despegue se inclinaba peligrosamente a la derecha —señaló—, y en el aire volaba con el ala izquierda baja. A veces un motor se paraba, pero eso no era nada».[1]

A Gibson le dieron sus órdenes de vuelo poco después de que finalizara el anuncio de Chamberlain. Su despegue estaba previsto para las 15.30 de esa misma tarde. La perspectiva lo aterrorizó. Pocos días antes estaba tomando el sol despreocupadamente y pasándoselo en grande, y ahora echaría a volar hacia la guerra, convencido de que no regresaría. Estaba tan nervioso que tuvo que ir corriendo al baño cuatro veces y, cuando faltaba poco para el despegue, descubrió que le temblaban las manos como hojas al viento. Un miembro de la tripulación de tierra le dijo: «Buena suerte, señor, deles a esos bastardos su merecido».[2] Gibson respondió con una sonrisa de circunstancias.

Sin embargo, en cuanto los motores se pusieron en marcha y empezó a avanzar por la pista de hierba, se tranquilizó, a pesar de

que era la primera vez que volaba en su *C-Charlie* con bombas cargadas a bordo. Incluso después de despegar, mientras sobrevolaba Lincolnshire, no daba crédito a estar volando hacia Alemania en una misión de guerra. Cómo le habría gustado dar la vuelta. Al volar sobre Skegness, pensó que apenas un par de meses antes había estado allí con algunos de los muchachos. Parecía mentira. Y, a continuación, se encontró sobrevolando el mar del Norte.

A medida que se acercaban a la costa septentrional de Alemania, recordó lo que había leído sobre los ases de la aviación de la última guerra y empezó a mover constantemente la cabeza de un lado a otro para barrer los cielos con la mirada. Localizó a un hidroavión Dornier alemán, pero siguió volando hasta que, cuando estaba a sesenta kilómetros aproximadamente de Wilhelmshaven, las nubes descendieron notablemente. De repente, se encontraron volando en medio de la lluvia y con fuerte viento. Abajo, el mar se veía embravecido. Siguieron adelante hasta que, a unos quince kilómetros del objetivo, vieron los débiles fogonazos de los cañones antiaéreos enemigos. Lejos de alarmarse, Gibson llegó a la conclusión de que las armas antiaéreas eran una excelente forma de marcar dónde se encontraban los objetivos pero, para su sorpresa, el líder de la formación se apartó a un lado. Gibson lo siguió y, lentamente, comprendió que estaban iniciando el regreso. Todos llegarían a casa sanos y salvos, pero la primera operación del Mando de Bombardeo fue como disparar con pólvora mojada.

Al día siguiente, el Mando de Bombardeo regresó a Alemania y, aunque los aviones tuvieron dificultades para localizar a la flota alemana, un puñado de bombarderos Blenheim consiguió hacer blanco en el acorazado de bolsillo *Admiral Scheer* y en el crucero *Emden.* Sin embargo, por desgracia para los atacantes, las bombas que lanzaron sobre el *Scheer* no explotaron y solo causaron daños menores. De hecho, el mayor daño lo causó uno de los Blenheim, que se estrelló contra el acorazado. Otros cuatro bombarderos Blenheim fueron derribados.

Esa fue la última operación ofensiva del Mando de Bombardeo durante una temporada. Durante los meses siguientes se dedicaron a lanzar octavillas. Nadie entendía muy bien cómo iba a ayudar eso a los polacos.

Cuando el 1 de septiembre el presidente Roosevelt apeló a todos los beligerantes para que no se lanzaran a una guerra sin

restricciones, tanto Francia como Gran Bretaña se mostraron de acuerdo. Atacar a la flota alemana era lícito porque los barcos de guerra eran un blanco exclusivamente militar; no podía decirse lo mismo de los objetivos de tierra, donde había civiles y edificios e infraestructuras no militares. Desde la perspectiva francesa, había una ansiedad considerable por las posibles represalias sobre las ciudades francesas y, por lo que respecta a Gran Bretaña, tenía sentido conservar su flota de bombarderos y aumentar su fuerza para cuando fuera realmente necesaria. Lanzar octavillas, por otra parte, seguía siendo peligroso y potencialmente costoso en aviones y vidas, pero no conseguía absolutamente nada. Es difícil concebir un mayor derroche de recursos que enviar bombarderos a soltar papel sobre el enemigo.

Tal vez las fuerzas aéreas habrían mostrado algo más de iniciativa si hubiera habido más determinación en tierra. La responsabilidad en ese apartado recaía en los franceses, ya que el ejército británico todavía era muy pequeño y apenas empezaba a llegar al continente. El pasado mayo, el general Gamelin había asegurado a los polacos que, cuando comenzaran las hostilidades con Alemania, Francia pasaría a la ofensiva y que, a más tardar, a los quince días de la movilización entraría en la campaña con toda su fuerza. Este fue otro motivo por el cual los polacos estuvieron dispuestos a plantar cara a Alemania.

No obstante, ahora que las cosas se ponían feas, Gamelin dijo que no quería iniciar la guerra con otra batalla de Verdún y, lejos de lanzar toda la fuerza del Ejército francés en una invasión decisiva del oeste de Alemania, ordenó a solo nueve divisiones iniciar un «reconocimiento ofensivo» a lo largo de un frente de unos veinticinco kilómetros en la región del Sarre.[3]

Entre los que tomaron parte en este reconocimiento se encontraba el capitán Daniel Barlone, otro oficial de la reserva llamado a filas recientemente y puesto al mando del 92.º Batallón del 20.º Regimiento de la Compañía de Transporte a Caballo de los cuarteles de la 2.ª División del Norte de África. Apenas una semana antes tenía un trabajo civil en París así que todavía llevaba bajo el brazo su abultado ejemplar del *Journal de Mobilisation*, que describía todo lo que se esperaba que hiciera y qué suministros debía conseguir. Tras un largo viaje hacia el este, establecieron su base en la pequeñísima aldea de Pillon, al noroeste de Metz y no muy

lejos de Verdún. La 2.ª División del Norte de África era una división móvil, pero Barlone se sorprendió ante la escasez de armas, munición y vehículos, a pesar de que la situación había mejorado bastante desde el año anterior, cuando había participado en las últimas maniobras. «¿Cómo habríamos acabado, de haber tenido que empezar la lucha ahora? —se preguntaba en su diario—. Supongo que nos habríamos apañado de algún modo».[4]

Unos días más tarde, se pusieron en marcha. Lo hicieron cuando ya había oscurecido, debido al miedo a los aviones alemanes. Fue una marcha ardua: una larga columna de caballos y carretas, chapoteando hacia adelante en la oscuridad en medio de lo que parecía una lluvia incesante. Al cabo de varios días, estaban al sur de Luxemburgo y al sur del Sarre, y luego llegaron a la Línea Maginot. «Sorteamos unos enormes terraplenes —escribió Barlone—, pero me sorprende ver que no hay absolutamente nada que esté totalmente preparado».[5] Descubrió que la Línea Maginot no era más que una franja de unos 100 o 150 metros de ancho llena de alambre de espino. Se preguntó qué pasaría si se produjera una brecha en alguna parte. ¿Cómo detendrían los hombres de detrás de la línea la imparable ofensiva que desbordaría y flanquearía las fortificaciones? Más tarde le aseguraron que existía un sistema de defensa más elástico. «¡En este sector seguro que no!», apuntó.

Finalmente, el cuartel general de la división se instaló en el pueblo de Holling, que, como todos los pueblos fronterizos, se había evacuado. Allí se quedaron unos cuantos días. Barlone estableció el cuartel general de su compañía en una cafetería vacía. La frontera alemana estaba a apenas cuatro kilómetros de distancia, y por las noches, Barlone oía interminables desfiles de artillería, equipo y suministros que se dirigían a la frontera. Todos sabían que un ataque era inminente. Las noticias que llegaban desde el frente hablaban de que los alemanes también habían abandonado sus pueblos fronterizos, pero los habían dejado sembrados de bombas trampa. Ahora, un grupo conjunto de artilleros e ingenieros se estaba encargando de eliminarlas. «El ataque se lanzará en breve —escribió Barlone—, eso está más claro que el agua. El frente polaco quedará aliviado».[6]

En realidad, era un poco tarde para proporcionar alivio al frente polaco. Los polacos habían perdido su libertad de acción a los pocos días de empezar la guerra, y el 11 de septiembre las fuerzas alemanas ya campaban a sus anchas por una tercera parte

del país. Varsovia parecía destinada a caer en cuestión de días. Tal como estaban las cosas, ya no parecía haber dudas sobre el resultado, aunque si los franceses atacaban con todo el entusiasmo que Gamelin había prometido en mayo, tenían una oportunidad de oro de llegar directos a Berlín sin encontrar apenas resistencia. Eso habría dado la vuelta por completo a la situación, sin duda.

Barlone y sus hombres se sentían listos y preparados. «Todos ardemos en deseos de atacar —comentó— y la idea de entrar en combate nos hace dar saltos de alegría».[7] Confiaba especialmente en la potencia de fuego de Francia; tras haber servido en la última guerra, sabía que su artillería había sido espectacular entonces, y lo era incluso más ahora.

Pero pasó otra semana y el ataque seguía sin ordenarse. Entonces, el 18 de septiembre, llegaron rumores desde el cuartel de la división de que el ataque se lanzaría al día siguiente. A estas alturas, Barlone se preguntaba si no sería demasiado tarde, y es que habían oído que Varsovia estaba rodeada. A pesar de todo, sus hombres mantenían la confianza y estaban deseosos de marchar, pero al día siguiente la orden de atacar tampoco llegó. En lugar de eso, recibieron la noticia de que los rusos habían invadido Polonia desde el este. Esta devastadora noticia dejó estupefacto a Barlone, igual que a casi todos en Occidente. «Polonia está acabada —reconoció en su diario—. Desde ayer la actividad se ha reducido, nada de artillería ni de nuevas tropas. El Estado Mayor me da a entender que la ofensiva no tendrá lugar. Qué pena que se haya perdido casi medio mes antes de estar en condiciones de atacar».[8]

En realidad, *sí* hubo una ofensiva, pero muy limitada. Los franceses avanzaron menos de ocho kilómetros, llegaron hasta los puestos de avanzadilla de la pésimamente defendida Línea Sigfrido, y no siguieron adelante. Las bajas fueron escasísimas, la mayoría causadas por minas. Tal como señalaba el diario de un regimiento: «El Pelotón X trató de continuar su avance, pero el fuego de un arma automática lo detuvo».[9] Una generación antes, los *poilus* franceses habían avanzado por terrenos acribillados por la metralla y bajo el fuego de ametralladoras y rifles; ahora, una sola arma lograba detener avances enteros.

A lo largo de la Línea Maginot, René de Chambrun y su regimiento desaparecieron en las profundidades de la fortificación de Rothenberg; desde allí no podían ver a ningún enemigo. Como

si quisiera mostrar solidaridad con el esfuerzo, el bastión de Hochwald, situado en la misma línea, disparaba esporádicamente, aunque su arma de 75 mm, la única pieza de artillería realmente capaz de alcanzar territorio alemán, disparó unas cuantas veces y luego se atascó.

En el cuartel general del Ejército en París, André Beaufre estaba profundamente avergonzado. «Los alemanes no reaccionaron —señaló—. Gamelin optó por la retirada. Esa fue toda nuestra ayuda a Polonia».[10] Antes de la guerra, Gamelin había calculado que Polonia podría resistir hasta la primavera. En realidad, a pesar de sus muestras inequívocas de valor y determinación, los polacos se vieron superados por un doble asalto desde el oeste y el este y capitularon tras apenas veinte días. Para los Aliados era un tanto preocupante que Gamelin y sus generales dieran la impresión de operar en unos tiempos mucho más lentos que los alemanes en esta guerra.

Todas las tropas francesas volvieron a situarse detrás de la Línea Maginot antes del 4 de octubre. Gamelin se sintió aliviado. En su opinión, la deuda de honor con los polacos se había satisfecho. Ahora los Aliados podían hacer lo que siempre habían planeado: sentarse a esperar y reunir fuerzas, con la esperanza de que Alemania no atacara antes de que estuvieran preparados para hacerle frente.

Es indudable que el miedo a ser militarmente inferiores tuvo mucho peso en la forma de pensar de los franceses. En cierto sentido, esto no era acertado, ya que los franceses estaban bien preparados para la guerra con Alemania. Ya contaban con casi un millón de hombres antes de la movilización, y esa cifra creció rápidamente: en septiembre había más de seis millones de hombres movilizados. Además, el ejército disponía de tanques equipados con el armamento más pesado y los mejores blindajes del mundo, y en cantidades muy considerables. Los tanques Somua estaban bien protegidos y tenían armas de 47 mm, mientras que los Char B disponían de armas de 75 y 47 mm. El único tanque alemán —o Panzer, como eran conocidos— que llevaba un arma de 75 mm era el Panzer Mk IV, el modelo del que menos unidades disponían los alemanes. Los franceses estaban muy bien equipados con piezas de artillería, y sus armas cortas —rifles y ametralladoras— eran de lo mejor. La ametralladora ligera Châtellerault, por poner un ejemplo, era sólida y fiable, tenía una velocidad de

disparo de 500-600 balas por minuto y su velocidad de salida era más potente que la de cualquier otro modelo del mundo.

En el aire, los franceses tenían 1 735 aviones en el frente y otros 1 600 en la reserva, y en combinación con los de la RAF, los Aliados disponían de un número total de aviones superior al de la Luftwaffe. El Farman F.222, aunque no era el más veloz, podía cargar más bombas que cualquier avión de la época: más de cuatro toneladas. Su caza, aunque no era tan rápido como el Messerschmitt Bf 109, le pisaba los talones; el Dewoitine D.520, por ejemplo, también iba bien armado, con ametralladoras y un cañón de 20 mm, y tenía una autonomía excepcional para un caza. Además, estaba la Marina francesa, la segunda más grande de Europa después de la de Gran Bretaña.

También había señales de resurgimiento económico, que contribuyeron a impulsar el rearme. En la década de 1930, Francia se había visto desgarrada por los enfrentamientos entre distintas facciones políticas, gobiernos débiles e incluso desórdenes civiles. Édouard Daladier había sido primer ministro dos veces en esa década —y en una ocasión, solo durante unos días— pero, tras el fracaso del Frente Popular de Léon Blum, había vuelto a ser elegido primer ministro el año anterior, en abril de 1938. Dieciocho meses después, allí seguía. Había impuesto un bronco autoritarismo, dirigido el país casi al margen del Parlamento y acelerado apresuradamente el rearme. La rapidez de la movilización francesa fue impresionante, y se apoyaba en fábricas que superaban a las de Alemania en cuanto a producción de tanques, armas y aviones.

Después de largos años de depresión y de luchas políticas en Francia, el mensaje que se transmitía ahora era de unidad, de una nación cuyos ciudadanos trabajaban codo con codo en este momento tan difícil cuando, de nuevo, se enfrentaba a un enemigo que resurgía. En un discurso transmitido por la emisora nacional el 10 de septiembre, el ministro de Finanzas, Paul Reynaud, hizo un llamamiento a las armas que conmovió y arengó a los franceses. Apeló a las amas de casa, incluso a los mayores, a aportar su granito de arena. Cualquiera que pudiera contribuir al esfuerzo de producción y evadiera el cumplimiento de su deber, dijo, merecía considerarse un desertor. Francia también estaba, añadió, mejor ahora que en 1914. «Venceremos —dijo al final—, porque somos más fuertes».[11]

Reynaud era un antiguo abogado de Verdún a punto de cumplir sesenta y un años, moreno y de baja estatura, con ojos pequeños y un bigote bien perfilado. Tenía fama de inconformista, pero había demostrado ser un buen ministro de Economía, pues había aplicado un duro programa de austeridad en contra de los deseos de muchos de sus colegas políticos combinado con importantes medidas de desregulación (por ejemplo, eliminar la semana laboral de cuarenta horas). Estas reformas propiciaron de la recuperación económica de Francia, que experimentó un aumento en las arcas del Estado de 37 000 millones de francos de la época de Múnich a 48 000 millones en el momento del estallido de la guerra. Con este dinero se financiaba el masivo programa de rearme del país.

A pesar de todo esto, persistía un cierto grado de complacencia y de inseguridad entre los mandos militares de Francia, la mayoría de los cuales, no solo habían participado en la Primera Guerra Mundial, sino que además habían ostentado puestos de responsabilidad durante ese conflicto. El general Gamelin, por ejemplo, había sido comandante de división, mientras que el general Georges había servido en los cuarteles del Estado Mayor General del Ejército. Y aquella guerra condicionaba el pensamiento de esta generación de comandantes de alto rango, quienes creían que el enfrentamiento con la Alemania nazi seguiría unas pautas similares a las de la Primera Guerra Mundial: sería largo, desgastador y, por encima de todo, mayormente estático. La velocidad de maniobra no tenía importancia en sus cálculos.

Lo que complicaba todavía más el pensamiento militar francés era la sistemática convicción de que por muchas armas, tanques o fuertes que construyeran, los alemanes tenían más. Se habían tragado con anzuelo, línea y caña la propaganda alemana sobre su increíble poder militar. Una maniobra típica de la astucia alemana consistió en invitar al general Vuillemin, jefe del Armée de l'Air francés, a unas maniobras de la Luftwaffe. Los alemanes trasladaron los aviones de una base a otra y cambiaron los números de registro para dar la impresión de que disponían de muchos más aviones de los que tenían en realidad. Cuando Vuillemin regresó a Francia, le dijo a Daladier que si había guerra, la Fuerza Aérea francesa sería aniquilada en cuestión de días.

Y sin embargo, cuando Edward Spears, como nuevo presidente del comité anglofrancés, invitó en octubre a una delegación

de políticos británicos a Francia, el buen ánimo de los que vio lo tranquilizó de nuevo. En una reunión con Daladier, hablaron a Spears sobre una visita al frente. Después de conversar con algunos soldados, uno de ellos dijo al primer ministro: «Nos complace ver que la moral del señor presidente del Consejo es buena».[12] Daladier rio al contarle esto a Spears. «¡Allí estaba yo, tratando de averiguar cómo estaba la moral de la tropa y eran ellos los que observaban qué tal andaba la mía!».

El destructor británico HMS *Delight* iba de camino al canal de Suez y el Mediterráneo en su largo viaje de regreso desde la base de la Marina Real en China. Al primer teniente de a bordo, Vere Wight-Boycott, le resultaba bastante frustrante no saber si se iban a unir a la Flota del Mediterráneo o si volverían a Inglaterra. Las noticias habían sido cuando menos fragmentarias, y lo que sabían lo habían oído a través de la radio privada del capitán de forma decididamente entrecortada. «Nos hemos enterado del hundimiento del buque *Donaldson* con estadounidenses a bordo —le escribió a su madre el 19 de septiembre—, del ataque aéreo a Kiel, del lanzamiento de panfletos y de que hay tropas británicas en Francia, pero eso es todo».[13]

Wight-Boycott estaba más al día de lo que imaginaba, pues se estaban enviando más soldados de la Fuerza Expedicionaria Británica a Francia. Uno de los hombres que escoltaban a los soldados era el subcomandante Donald Macintyre, capitán del vetusto destructor HMS *Venomous.* Macintyre, a la sazón oficial de carrera de la Marina Real de treinta y cinco años, era un hombre rubicundo, de cara redonda, con un tic en un ojo y una flemática determinación que lo había llevado a donde estaba. Empezó como guardiamarina en 1922 y tres años después lo destinaron al Mediterráneo, desde donde lo trasladaron al *Fleet Air Arm,* el cuerpo aéreo de la Flota. Allí aprendió a volar. Sirvió en los portaviones *Hermes,* en la base de China, y *Courageous,* con la *Home Fleet.* Aunque la experiencia le había gustado, le frustraba el escaso aprecio que la Marina mostraba hacia el potencial de la fuerza aérea. En opinión de Macintyre, el tiempo y el dinero dedicados a mejorar y construir más acorazados habría sido mejor empleado en construir portaviones más grandes. Puede que no le faltara razón...

Su carrera en la aviación llegó a su fin en 1935, cuando contrajo una grave enfermedad. Aunque se recuperó, fue declarado

no apto para ser piloto. Sin embargo, sí pudo seguir sirviendo en la Marina, y la decepción por el abrupto final de su carrera en el aire se vio compensada por la satisfacción al ser ascendido y puesto al mando de su primer barco. Se trataba de un nuevo tipo de navío antisubmarinos, el *Kingfisher,* y fue entonces cuando empezó a interesarse por la caza de submarinos, sobre todo cuando su barco se convirtió en el navío experimental de la Escuela Antisubmarinos de Portland y, como tal, probaba todos los nuevos sistemas y equipos en cuanto se diseñaban.

Después de pasar otra temporada al mando de un destructor en el Lejano Oriente, Macintyre había vuelto a casa en la primavera de 1939 y, cuando la flota de reserva había empezado a movilizarse durante el verano, le habían entregado el mando del *Venomous,* uno de los barcos antiguos que se habían retirado del servicio en mayo de 1918 pero que se había decidido remodelar someramente y reincorporar a la flota. Su nueva tripulación estaba compuesta por miembros de las distintas reservas a los que se había llamado rápidamente a filas. Los primeros habían sido los *Royal Fleet Reserves,* hombres que habían completado su servicio a los que recuperaron de su retiro. A continuación llegaron los *Royal Naval Reserves,* oficiales y marineros de la marina mercante y de la flota pesquera y con muchas horas de navegación a sus espaldas. Finalmente, estaban los *Royal Naval Volunteer Reserves* —o RNVR— que eran en su mayoría aficionados de fin de semana: marineros con poca formación o experiencia militar. Eran entusiastas, pero todavía les faltaba mucho por aprender.

Para Macintyre resultó decepcionante que le asignaran el *Venomous,* de cuyas capacidades tenía muchas dudas. Sus cañones de 4 pulgadas estaban obsoletos y carecía de las innovaciones en equipo antisubmarinos, las que tanto le había gustado probar en Portland. Había imaginado que, en cuanto se declarase la guerra, saldría a cazar submarinos alemanes, pero por el momento no sucedería. Otras fuerzas se encargarían de la insignificante presencia de los submarinos. La misión de Macintyre consistía en escoltar a los barcos que transportaban a la célebre Fuerza Expedicionaria Británica a través del canal hasta Francia.

Casi cada día, alrededor de medianoche, y junto con otros dos o tres barcos de escolta, el *Venomous* esperaba en la bocana del puerto de Portsmouth y, a continuación, guiaba por el canal de la Mancha a los buques que iban a desempeñar su tarea en

Cherburgo o El Havre. Solían pasar una o dos horas en el puerto francés mientras las fuerzas expedicionarias desembarcaban y a continuación regresaban al puerto inglés. A veces tenían la oportunidad de bajar a tierra y comprar perfumes franceses para sus esposas y novias, y también vino. «Lo primero —señaló Macintyre— nos daba gran popularidad en tierra a nuestro regreso, y lo segundo no tardó en dotar al *Venomous* con una bodega muy selecta por un precio razonable».[14]

Entre las tropas británicas trasladadas a Francia estaba el teniente Norman Field de los Fusileros Reales. Tenía veintidós años y se había casado a toda prisa al estallar la guerra. En el regimiento no era habitual que alguien se casara tan joven; las normas indicaban que los oficiales debían tener al menos veintiséis años para dar el paso, pero Field y un amigo suyo del batallón, Harley Archer, se casaron el mismo día. Lo cierto es que Field jamás habría pensado que se casaría de forma tan repentina, pero, como ya empezaba a descubrir, en épocas de guerra pasan cosas inesperadas.

Los hechos sucedieron de este modo porque enviaron al batallón al cuartel de Grand Shaft, en Dover. Su novia era muy amiga de la novia de Harley Archer, pero ahora vivían muy lejos, en Gloucestershire, de modo que él y Archer lo dispusieron todo para que las dos chicas se trasladaran a Kent y estuvieran cerca de ellos. Inmediatamente después de que saltara la noticia de que Alemania había invadido Polonia, mientras su compañía estaba realizando maniobras, las chicas llegaron en coche y les dijeron que habían ido a la oficina del Arzobispo de Canterbury y habían solicitado licencias especiales de matrimonio, ya que sus novios se iban a la guerra y ellas querían casarse de inmediato. Eso significaba esa misma tarde.

Ahora necesitaban obtener permiso del nuevo oficial al mando. Ya era mediodía cuando volvieron al cuartel. Field y Archer sabían que al coronel le gustaba mucho un determinado oporto, así que se quedaron después de la comida, le mostraron una botella y le preguntaron si les concedería permiso para casarse esa misma tarde.

Para su sorpresa, el coronel dijo: «Por supuesto. ¿Puedo ayudar en algo?».

Se casaron a las 17.00 de ese mismo día, viernes, 1 de septiembre. «Alguien consiguió una caja de champán —dice Field—

y esa noche nos permitieron dormir fuera de los barracones, aunque a la mañana siguiente ya estábamos de vuelta en nuestros puestos».[15]

Partieron una semana después, tras despedirse de sus recientes esposas. Field no podía decirle a su mujer adónde se dirigían —de todos modos, no tenía la menor idea—, pero el tren los llevó a Southampton, donde subieron a un barco hacia Cherburgo, y de allí los trasladaron a un pueblo en las afueras de Le Mans. A Field le sabía mal haber tenido que decir adiós a su reciente esposa, pero, al mismo tiempo, cruzar el mar hacia Francia se le antojaba toda una aventura.

Normal Field era un soldado del Ejército Regular que se había alistado cuatro años antes, tras terminar el instituto. Lo habían enviado directamente al Royal Military College de Sandhurst para cursar sus estudios de oficial y, tras licenciarse, se incorporó al 2.º Batallón de Fusileros Reales. El Ejército Regular británico era entonces bastante reducido, con apenas 192 325 efectivos en 1936, una cifra que incluso descendió levemente al año siguiente.[16] A estos había que añadir los 141 000 miembros del Ejército Territorial, que recibían entrenamiento ocasional algunos fines de semana y asistían a un campamento anual de dos semanas, y otros 57 500 soldados del Ejército de la India. Todos estos hombres, como Norman Field, eran voluntarios.

En 1936, cuando Field se incorporó al Ejército, en Gran Bretaña se hablaba mucho sobre rearme y política militar estratégica, pero esto no significaba que no existiera ya una industria armamentística considerable en el país, porque la había. Era cierto que el ejército se había reducido mucho desde el fin de la Primera Guerra Mundial, pero por lo que respecta a la construcción de acorazados, aeroplanos, armas e incluso tanques, Gran Bretaña era líder. Empresas como Vickers-Armstrong, y su filial, Vickers Aviation, Hawker Siddeley, Rolls-Royce y De Havilland empleaban a miles de trabajadores e invertían enormes sumas de dinero en investigación y desarrollo.

Neville Chamberlain, ministro de Hacienda en 1935, había sido un firme partidario del rearme y, en especial, de un mayor desarrollo de la Fuerza Aérea. Gracias en parte a él, la RAF contaba ahora con dos modernos cazas, el Hawker Hurricane y el Supermarine Spitfire. Posteriormente, ya en calidad de primer ministro, siguió impulsando la ampliación de la inversión de

Gran Bretaña en la industria armamentística; por el hecho de que hubiera favorecido la pacificación en Múnich el año anterior no debemos suponer que hubiera renunciado a aumentar la fortaleza militar de Gran Bretaña. La escala de construcción de aviones, del programa de fabricación de acorazados de la Marina Real y de la construcción de nuevas fábricas de artillería era enorme, y cuando estalló la guerra, la mayor parte de las áreas de producción militar eran superiores a las de Alemania.

Sin embargo, con demasiada frecuencia, la historia se ha empeñado en demostrar lo contrario, en particular por el tamaño del ejército. Debemos recordar que Gran Bretaña estaba en una posición muy diferente a la de Francia y Alemania, e incluso a la de Italia. Gran Bretaña era una isla situada en el corazón de un enorme imperio comercial de ámbito mundial. Su estrategia militar no estaba orientada a la ocupación agresiva de territorios. En primer lugar, se trataba de defender la soberanía del país, independientemente de su compromiso con Polonia. Para este fin, una Marina poderosa y una gran Fuerza Aérea eran más importantes que las tropas de tierra, algo que Chamberlain no se cansó de repetir durante las conversaciones sobre el rearme que tuvieron lugar hasta el estallido de la guerra.

Además, había consideraciones logísticas importantes que desaconsejaban un gran ejército. Si Alemania o Francia necesitaban mover a sus ejércitos, las tropas solo tenían que caminar o montarse en trenes o vehículos. Si Gran Bretaña quería hacer lo mismo, se veía obligada a montar a sus hombres en enormes barcos de la Armada. Transportar gradualmente a las diez divisiones de la BEF, la Fuerza Expedicionaria Británica, a Francia era una cosa; mover una fuerza de millones de hombres en poco tiempo, otra muy distinta. Más aún, una vez estuvieran al otro lado del mar, un gran ejército necesitaba un apoyo logístico cada vez mayor. Evidentemente, el mantenimiento de semejante ejército en época de paz no tenía sentido. En caso de entrar en guerra y de que necesitaran un ejército más grande, reunirían los efectivos necesarios más o menos como habían hecho en la Primera Guerra Mundial. No obstante, confiaban en que no sería necesario reunir una fuerza de enormes proporciones si tenían a Francia como aliado y ponían más énfasis en el poder naval y aéreo.

Además, la historia había demostrado en repetidas ocasiones que los países con una fuerza naval potente solían ganar, y esta



A Gran Bretaña le interesaba hacer saber a los británicos que las fábricas estaban trabajando a toda máquina. En el verano de 1940 superaban a Alemania en producción de aviones, tanques y barcos.

teoría, sin duda, había funcionado hasta entonces a Gran Bretaña. Una serie de exitosas guerras y el imperio más grande del mundo, con una marina de guerra invencible como núcleo, daban testimonio de ello. Mientras que libros como el del capitán estadounidense Alfred Mahan titulado *The Influence of Sea Power Upon History* [La influencia del poder naval en la Historia] se habían convertido en lectura obligada en todas partes, el poderío aéreo era mucho menos conocido. Un general italiano, Giulio Douhet, había escrito sobre el tema un libro muy leído, pero, a decir verdad, nadie estaba muy seguro de cómo se manifestaría el poder de la aviación en la siguiente guerra, a pesar de su utilización en conflictos recientes como la Guerra Civil española. El poderío aéreo y la tecnología aeronáutica avanzaban rápidamente, y veinte años después de la última gran guerra, los aparatos eran muy distintos. En cualquier caso, todo el mundo tenía claro

que la fuerza aérea resultaría muy importante; claramente, quien controlara el espacio aéreo tendría una ventaja decisiva.

Con esto en mente, por mucho que las jerarquías militares insistieran en ello, el primer ministro estaba decidido a que Gran Bretaña se olvidara de un ejército compuesto por un millón de hombres y se quedara con las cinco divisiones domésticas de regulares mientras se centraba en el poderío aéreo y naval.

Había otra razón para esta postura. Gran Bretaña era un país en guerra a finales de la década de 1930, pero no era un estado militarista como Alemania. También era una democracia, y era inconcebible que la sociedad británica aceptase un servicio militar obligatorio, que habría sido el único medio concebible para formar un ejército capaz de competir con los de Francia, Alemania e Italia. En cualquier caso, para hacer de policía de las colonias, que era lo que había predominado en las operaciones militares de Gran Bretaña en tierra firme, como en Palestina y a lo largo de la Frontera Noroccidental,* las tropas de regulares eran mucho más adecuadas que los reclutas forzosos del servicio militar. En caso de que la posibilidad de la guerra aumentara, Gran Bretaña podría replantearse esta política, pero, por el momento, a Chamberlain y a otros hombres les parecía más sensato potenciar la fuerza de Gran Bretaña mediante la mecanización y la tecnología en lugar de aumentando su número de soldados. Y esto, indudablemente, tenía una lógica aplastante, porque en estas áreas solo Estados Unidos superaba a Gran Bretaña. Esto no implica que Gran Bretaña y Francia necesariamente hubieran acertado al adoptar una política de pacificación el otoño anterior, por convincentes que fueran las razones que tenían en ese momento; pero el apaciguamiento no comportó, de ningún modo, que Gran Bretaña retrasara el rearme. No lo hizo.

La postura de Chamberlain sobre el tamaño del ejército cambió tras la marcha de los alemanes contra Checoslovaquia en ese mes de marzo, aunque los jefes del Estado Mayor general, que dirigían los distintos servicios de las Fuerzas Armadas británicas, habían recibido información de una posible invasión alemana de los Países Bajos en enero, lo que hizo que se centraran en la posible guerra. No había habido conversaciones conjuntas con

* La Frontera Noroccidental era una provincia de la India británica, actualmente en el norte de Pakistán, cerca de la frontera con Afganistán. *(N. del E.)*

los franceses desde 1936, y tampoco se había producido ninguna durante la crisis de Múnich del otoño anterior, de modo que finalmente hubo un contacto para llevar a cabo esas conversaciones y los franceses estuvieron de acuerdo. Los encuentros tuvieron lugar a finales de marzo, aunque previamente los jefes del Estado Mayor esbozaron su propia *Evaluación europea, 1939-1940*, que, aunque en algunos aspectos quedó desfasada casi de inmediato, marcó la dirección estratégica que Gran Bretaña adoptaría en la inminente guerra con Alemania.

Uno de los supuestos de esta planificación estratégica era que Gran Bretaña contaría con el apoyo de sus dominios: Australia, Nueva Zelanda, Canadá y Sudáfrica, pero también con el de la República de Irlanda. Estados Unidos se mostraría amistoso, pero era poco probable que interviniera. Portugal se mantendría neutral y Egipto cumpliría las obligaciones del tratado consistentes en permitir una presencia considerable de tropas británicas en su territorio.

Se consideraba que la falta de recursos era el principal talón de Aquiles de Alemania e Italia. En el caso de Alemania, la mayor parte de su capacidad industrial se concentraba en el Ruhr, mientras que Italia la tenía en el norte, en las inmediaciones de Turín, Milán y Génova. La otra amenaza era el Japón imperial, pero Gran Bretaña y Francia tenían en conjunto más recursos económicos que sus tres enemigos potenciales juntos.

Aunque las fuerzas navales de Gran Bretaña y Francia eran muy superiores, se admitía que en caso de guerra deberían ampliarse considerablemente. En un principio, la suma de los ejércitos de ambos países sería inferior al ejército alemán, pero no por mucho tiempo. Se sabía que la Luftwaffe era superior, y aunque la producción británica de aviones estaba creciendo rápidamente, la de Francia no lo hacía al mismo ritmo.

Teniendo en cuenta estos factores, la política que se adoptó consistía en ganar tiempo mientras fuera posible y, a continuación, actuar a la defensiva al principio. Las limitaciones económicas del Eje daban a entender que intentaría obtener una victoria rápida y decisiva en cuestión de meses. Las conclusiones del Estado Mayor británico indicaban que Gran Bretaña y Francia deberían aguantar este golpe inicial del Eje y continuar aumentando su potencia militar para contraatacar posteriormente. No se pusieron un límite de tiempo para aumentar la potencia mili-

tar, pero pensaban que cuando Gran Bretaña hubiera reunido la plena potencia de combate del Imperio, podría afrontar la guerra desde una posición de fuerza y, gracias a su poderío naval, atacar donde más le conviniera.

En las conversaciones que siguieron, Francia se mostró de acuerdo en líneas generales con esta valoración, aunque, en caso de que Italia entrara en guerra, británicos y franceses convinieron que lo haría en una posición de debilidad militar y económica que debían aprovechar, así que contra Italia sí atacarían rápidamente. De llegarse a la guerra con Alemania, se esperaba que la RAF y la Marina Real se implicaran plenamente, pero Francia también pedía un esfuerzo mayor de Gran Bretaña en cuanto a hombres sobre el terreno; el propio Chamberlain tuvo que ceder en esto al fin. En enero, el primer ministro ya había pedido más voluntarios para las fuerzas armadas, y en abril, cuando la opinión pública hubo cambiado lo bastante como para asumirlo, se anunció finalmente un servicio militar limitado. Tal como el gobierno esperaba, los británicos aceptaron el anuncio.

Como resultado del reclutamiento británico, de la movilización francesa y del rearme continuado e incrementado en todas las áreas, al llegar el otoño de 1939, Gran Bretaña y Francia tenían en conjunto más soldados que Alemania, una potencia naval considerablemente superior y unas fuerzas aéreas solo mínimamente inferiores en número.

Hombre a hombre, las comparaciones indicaban que Gran Bretaña y Francia eran más fuertes que Alemania. Además, al principio actuarían a la defensiva y, como bien sabían los alemanes, la teoría militar dictaba que cualquier atacante necesitaba al menos una superioridad de 3 a 1 en cuanto a hombres para conseguir una ventaja decisiva. Sobre el papel, al menos, los Aliados podían afrontar con confianza la amenaza alemana.

Capítulo 8

Escasez de vehículos

Cuando el joven escocés Eric Brown fue apresado por la Gestapo en Baviera, pensó que, para él, la guerra había terminado incluso antes de empezar. Pero sintió un gran alivio cuando tres días más tarde lo liberaron y le dijeron que lo llevarían hasta la frontera suiza. Lo despacharon en un gran Mercedes hasta Múnich. Lo siguió otro oficial de las SS al volante del MG de Brown.

Una vez en la frontera, le dijeron que podía recuperar su coche. Brown se quedó perplejo.

—Se han quedado con mis libros, mi dinero y mi ropa. ¿Por qué me devuelven mi coche? —preguntó.[1]

—Porque no tenemos piezas de repuesto para él —respondieron. Fue un comentario curiosamente profético.

Pero los problemas de Brown no habían terminado. La Guardia Fronteriza suiza lo tuvo detenido hasta que el gobierno suizo en Berna autorizó su presencia en el país. Después, lo escoltaron hasta la embajada británica, donde se entrevistó con el embajador. «Usted debe volver a casa —le dijo a Brown— porque tengo aquí sus papeles de llamada a filas». El embajador le dio suficientes cupones de gasolina para que pudiera llegar hasta Gran Bretaña y lo mandó a casa.

Este pequeño episodio pone de manifiesto lo distinta que era la situación entre Gran Bretaña y Alemania en cuanto a los recursos y, en especial, a los vehículos de motor. Brown pertenecía a la clase media, pero no era especialmente pudiente y, sin embargo, tenía su propio coche, un lujo que pocos jóvenes alemanes de su edad podían permitirse. En 1935, en Alemania solo había un vehículo por cada 65 personas; cuatro años más tarde, a pesar de construir autovías, la proporción era todavía de un vehículo por cada 47 personas.[2] En Gran Bretaña, la proporción en 1935 era de un vehículo por cada 23 personas, y había aumentado a uno

por cada 14 cuando estalló la guerra. En Francia, el país europeo con mayor uso de vehículos motorizados, la cifra era de uno por cada 19 personas en 1935. En Estados Unidos, uno por cada 5 personas también en 1935 y llegó a casi uno por cada tres en 1939. En cambio, en Italia, el número de coches en 1936 era de apenas uno por cada 104 habitantes. Es cierto que tanto Italia como Alemania ya contaban con marcas famosas, que habían ganado grandes premios de automovilismo, como Mercedes, Audi y Alfa Romeo, pero era un deporte de élite sin reflejo alguno en la sociedad alemana o italiana.

Para un país como Alemania, que había entrado en guerra con dos de las naciones más importantes y ricas del mundo, esto era un problema de gran envergadura, porque la escasez de vehículos de motor en el país tenía todo tipo de repercusiones que iban mucho más allá de la simple falta de vehículos en el frente. El menor número de vehículos significaba que había menos fábricas que en Francia o Gran Bretaña, por ejemplo, para producirlos. Cuantas menos fábricas, menos individuos con la formación necesaria para fabricarlos, y menos mecánicos para repararlos; la escasez de vehículos también significaba que el número de personas que sabían conducirlos era menor y que había menos puntos de abastecimiento de combustible. Esta escasez de expertos en la materia no podía solucionarse de la noche a la mañana. Requería tiempo.

En 1939, la propaganda nazi se había esforzado mucho en dar la impresión de que la Wehrmacht era el ejército más moderno y mecanizado del mundo. Nada más lejos de la realidad, como comprobaron los que trataban de sacar adelante la campaña polaca y de gestionar sus consecuencias. Lo cierto es que apenas quince divisiones de las cincuenta y cuatro utilizadas contaban con alguna mecanización; el resto dependía de grandes cantidades de caballos y de hombres que marchaban a pie, del mismo modo que lo habían hecho los ejércitos prusianos y alemanes durante cientos de años. Tampoco contaban con ningún tipo de estrategia de *Blitzkrieg*. En realidad, nadie en Alemania conocía este término, que fue acuñado más tarde, el 25 de septiembre, por la revista estadounidense *Time*. Además, puesto que Hitler había ordenado el Plan Blanco prácticamente por sorpresa, las maniobras previstas para que la Fuerza Aérea y el Ejército de Tierra ensayaran las diferentes estrategias tuvieron que cancelarse. La propia invasión







Ningún ejército del mundo dependió tanto de los caballos como la Wehrmacht. Estas fotos parecen de hace cientos de años, pero, de hecho, son de una unidad de artillería alemana camino de Francia en 1940. El cañón de campaña no necesita modernos neumáticos cuando va tirado por caballos.

fue el ensayo y, aunque la campaña dio los resultados esperados en apenas dieciocho días, no puede decirse que los polacos fueran una vara de medir muy fiable para calcular la eficacia de la máquina de guerra alemana. La planificación fue buena, pero surgieron muchas dificultades, especialmente debido a la limitada cantidad de transporte mecanizado que se había empleado.

Uno de los hombres que trataban de hacer frente a este gran problema dentro de la Wehrmacht era el *Oberst* Adolf von Schell, general plenipotenciario de vehículos a motor, a las órdenes del general Georg Thomas, jefe de la WiRürAmt, Oficina de Economía de Guerra y Armamentos del OKW.[3] Este hombre de cuarenta y seis años era un militar de carrera que había combatido en la Primera Guerra Mundial desde los primeros enfrentamientos en Bélgica, y había participado en algunas de las principales batallas desde el Frente Occidental hasta el Frente Oriental y los Cárpatos. Resultó herido en cuatro ocasiones y le otorgaron dos veces la Cruz de Hierro de Primera Clase. Tras sobrevivir a la guerra, siguió en el Reichswehr, el muy mermado ejército alemán.

En 1930, Von Schell era capitán y había servido en regimientos de infantería y como oficial de personal en el RWM, el Ministerio de Asuntos Económicos del Reich, antes de que lo enviaran a Fort Benning, en Estados Unidos, como instructor de la Escuela de Infantería. Los norteamericanos quedaron impresionados por este oficial de infantería de enorme experiencia, y el ejército estadounidense publicó un libro basado en las conferencias que había dado allí, titulado *Battle Leadership*.* A su vez, el genial e inquisitivo Von Schell aprovechó muy bien la oportunidad para estudiar la industria automotriz de Estados Unidos, e incluso pasó una temporada en las plantas de Ford en Detroit. Cuando regresó a Alemania al año siguiente, lo hizo con muchas ideas sobre cómo mecanizar el ejército y qué se necesitaba para ello del sector automotriz alemán.

Von Schell descubrió que los puestos para los que lo designaron en el Ministerio de la Guerra y el período como instructor de tácticas en el Instituto de la Guerra eran una oportunidad para difundir sus puntos de vista y lo que había aprendido en Estados Unidos, la sociedad más motorizada del mundo. En 1937, era director general del Cuerpo de Inspectores de Tropas Mecanizadas, un año después lo nombraron subsecretario del Ministerio de Transporte, y tanto Hitler como Göring empezaron a reparar en él. Primero le llegó un nombramiento como delegado de Ingeniería Automotriz para el Plan Cuatrienal. Y, finalmente, en noviembre de 1938, cuando Göring anunció sus planes para acelerar masivamente el ritmo del rearme, le ofrecieron el puesto clave de General Plenipotenciario de Vehículos a Motor. Esto lo convertía en la persona que coordinaría y supervisaría la mecanización de la Wehrmacht. Había dedicado mucho esfuerzo a impulsar la mecanización del ejército, y ahora, por fin, se encontraba en la posición clave para influir en ella. Sin embargo, en ese momento no se percató de que aquello acabaría siendo un caramelo envenenado.

Llegada la primavera de 1939, Von Schell era perfectamente consciente de algunos de los problemas que impedirían el impulso de mecanización que necesitaba la Wehrmacht. Sabía que solo una economía motorizada podría dar como resultado unas fuerzas armadas motorizadas, que no bastaba con exigir una mayor

* «Liderazgo en batalla». *(N. del E.)*

mecanización —como hacían Hitler y Göring— y esperar a que se produjera el milagro. Tal vez eso sucediera a la larga, pero en 1939 había una enorme discrepancia entre lo que se exigía y lo que realmente podía conseguirse a corto plazo. Por ejemplo, para la construcción de fortificaciones, como las que había a lo largo de la *Westwall* o Línea Sigfrido, eran necesarios más camiones de los que se habían previsto, y lo mismo sucedía con las nuevas divisiones que se estaban creando. Sin embargo, no había producción en serie como en Estados Unidos y faltaba coordinar el esfuerzo en lugar de producir muchos modelos innovadores en mínimas cantidades. También había un conflicto entre las exigencias comerciales y las militares. La disparidad y la reducida escala de la industria motriz alemana se debía a que estaba formada por pequeñas empresas que seguían produciendo sus propios tipos de camiones, coches y demás vehículos. Cuando Von Schell asumió el puesto de General Plenipotenciario de Vehículos de Motor, había nada menos que 131 tipos diferentes de camiones y 1 367 modelos distintos de tráileres, lo que requería piezas diferentes, técnicas diferentes de reparación y, en muchos casos, también herramientas diferentes para cada uno de ellos.[4]

El segundo problema importante era el de las materias primas. Por un lado, los nazis exigían más mecanización para la Wehrmacht, pero, por otro, habían reducido, por ejemplo, la cuota de mineral de hierro tras desplazar la prioridad a otra cosa. Debido a esto, Von Schell avisó a Göring en un largo memorándum que le hizo llegar en marzo de que las previsiones realistas indicaban que a comienzos de 1940 solo podrían entregar el 50 por ciento de los camiones encargados. Para las ya ineficientes fábricas, esto representaba un desastre, porque significaba que se produciría un lapso de tiempo en el que no habría trabajo suficiente y los propietarios se verían obligados a despedir gente. «Cuando esto se produzca —le decía Von Schell—, será impensable un aumento de la producción durante varios años, lo cual supondría un perjuicio para la motorización de la Wehrmacht, del Reich y del comercio del cual será muy difícil recuperarse».[5]

Teniendo que enfrentarse a estas exigencias conflictivas y con la recalcitrante y privatizada industria automotriz, Von Schell había pasado la mayor parte del año tratando valientemente de hacer mejoras con una serie de medidas conocidas como Plan Schell. Sabía que la industria motriz, todavía privada, necesitaba

una mayor intervención del Estado, pero los nazis eran curiosamente renuentes a llevarla a cabo, especialmente porque iba en contra de la consigna «divide y vencerás» que Hitler, y también Göring, habían hecho suya.

Fuera como fuese, Von Schell tendría que imponerse al sector automotor para tener alguna oportunidad de hacerlo más eficiente. La primera medida de su lista era reducir el número de tipos de vehículos: en el caso de los camiones, pasar de 131 a 23. El propósito era dejar de fabricar los modelos antiguos a lo largo de 1939. Debido a la escasez de combustible, también tenía previsto aumentar el número de vehículos que funcionaban con generadores de gas a partir de combustibles sólidos en lugar de gasolina, y aspiraba a tener casi 160 000 camiones de ese tipo en 1941. También se alentó la producción de la versión militarizada del coche que Hitler había diseñado para las masas, el Volkswagen. Tanto en la versión civil como la militar, que se conoció como *Kübelwagen,* «el coche cubo», fueron diseñadas por Ferdinand Porsche. Sin embargo, aunque los primeros diseños de Porsche para el *Kübelwagen* databan de 1938, este modelo todavía no se encontraba en producción cuando se produjo la invasión de Polonia. En su lugar, solo se probaron unos pocos prototipos sobre el terreno durante la campaña. Para su producción plena habrían de pasar todavía algunos meses, a causa de todas las mejoras y refinamientos que constantemente se hicieron al diseño original. Mientras tanto, el tiempo corría.

Otro de los planes de Von Schell consistía en mejorar el mantenimiento, de modo que ideó la Organización Unificada de Automotores, en la cual las tiendas de reparación y garajes seguirían siendo independientes y estarían en manos privadas pero bajo el control de la Wehrmacht. Esto significaba que las cuestiones militares tendrían prioridad sobre las civiles, y al menos habría algún modo de poner en común los recursos de mantenimiento. Por último, también hubo incautación forzosa. Alrededor del 50 por ciento de los camiones civiles fueron requisados para usos militares, en base a que Von Schell calculó que podían adueñarse de la mitad sin que eso perjudicara demasiado a la economía.

Desde su nombramiento como plenipotenciario de todos los vehículos a motor, Von Schell se había propuesto alcanzar todos sus objetivos hacia 1942. A comienzos de septiembre de 1939 todavía quedaba un montón de trabajo por hacer. Conseguir que

las diversas empresas privadas se ajustaran a sus planes no había sido tarea fácil, y todavía había un exceso de modelos y la producción era demasiado baja.

Los reporteros de los noticiarios se concentraban en filmar aquellas unidades que sí tenían camiones y tanques, y detenían la filmación cuando la realidad no se ajustaba a la imagen que querían transmitir al mundo. Sin embargo, antes incluso de que las tropas cruzaran la frontera hacia Polonia, era evidente que el número de talleres de reparación estaba lejos de ser suficiente. Esto se debía a que esa parte de Prusia era un área especialmente pobre en vehículos motorizados, con lo cual había menos tiendas de reparación que incorporar a la Organización Unificada. Para colmo, en cuanto entraron en Polonia, los alemanes se encontraron con que las carreteras eran muy malas, lo cual dificultaba el paso de unos vehículos que, en su mayoría, provenían del uso civil, por lo que su diseño no respondía a las exigencias del uso militar. Además, los inexpertos conductores no los trataban bien. El mal uso de las marchas, la gran cantidad de baches, la presión de la batalla y multitud de otros factores conspiraron para que las averías mecánicas fueran frecuentes. Una vez averiados, el todavía exagerado número de modelos de vehículos empeoraba aún más las cosas. Conseguir las piezas de repuesto adecuadas para un vehículo determinado en Polonia no era tarea fácil. Para Von Schell fue un alivio que todo hubiera terminado en apenas un par de semanas. En caso de que la campaña se hubiera prolongado, la rama mecanizada de la Wehrmacht se habría visto obligada a detener la marcha.

El mundo exterior no era el único que consideraba a la emergente Wehrmacht como una fuerza gigantesca, moderna y mecanizada. La mayor parte de los alemanes también lo creía, incluido Siegfried Knappe, quien, a sus diecinueve años en octubre de 1936, se incorporó a la artillería con el objetivo de formar parte de una fuerza de élite con modernas armas motorizadas. Su padre había sido oficial naval de artillería en la anterior guerra, y cuando Siegfried era niño, le había contado historias apasionantes de sus hazañas militares. Durante los últimos años en el *Gymnasium* —la escuela secundaria— y los seis meses de servicio militar en el Servicio de Trabajo del Reich, Knappe había leído mucho en los periódicos y revistas acerca de las nuevas piezas de artillería autopropulsadas que entraban en servicio, y por eso no dudó en elegir la rama de artillería al alistarse en el Ejército.

Sin embargo, al llegar al cuartel de Jena, Knappe se llevó un buen chasco. En lugar del reluciente equipo moderno que esperaba ver allí, se encontró con largas filas de establos.

—¿Esto quiere decir que siguen usando caballos para tirar de la artillería? —preguntó a su compañero, con la esperanza de que no fuera verdad.[6]

—Sí, me temo que sí —respondió.

A la mañana siguiente, antes del amanecer y en una fría oscuridad, llevaron a los nuevos reclutas directos a los establos. Adjudicaron a cada hombre la limpieza de una caballeriza. Decepcionado, Knappe empezó con la tarea que se convertiría en su rutina diaria: limpiar cuadras. «No podía creérmelo —escribió—. Todavía estábamos en la etapa de la artillería tirada por la fuerza de los caballos. Todo parecía muy atrasado en esta edad moderna».

Casi tres años después, Knappe, convertido en teniente y en comandante de batería, había superado su antigua decepción. Se había convertido en un jinete consumado y estaba orgulloso de su batería, de su regimiento y del nivel de formación de sus hombres. Conocían tan bien su cometido que operar los cañones y disparar llegó a ser instintivo. También se habían entrenado con la infantería, y aunque los caballos seguían tirando de sus cañones, eran piezas de calidad muy alta. El 24.º *Artillerieregiment* inició la guerra con bien fundada confianza.

Sin embargo, no todo el regimiento se había dirigido a Polonia. El 20 por ciento se quedó atrás para formar un nuevo regimiento. El motivo es que solo una parte relativamente pequeña del ejército alemán había completado su formación.[7] Las tropas regulares que sí lo habían hecho estaban compuestas por alrededor de 684 000 hombres, y había otros 410 000 reservistas que también estaban completamente formados. Había 709 000 reservistas que solo habían recibido formación muy básica, a los que se sumaban casi 1,7 millones de reservistas de más edad y veteranos de la Primera Guerra Mundial. El ejército de campo contaba con 2,5 millones de hombres, mientras que el ejército de reemplazo tenía 1,2 millones.

El ejército de campo estaba formado por una mezcla de regulares y reservistas que habían completado su entrenamiento, pero se decidió retirar de él a una quinta parte del personal de las divisiones del ejército regular para asignarla al ejército de reemplazo. Siegfried Knappe estaba entre el 20 por ciento que fue

sacado del 24.º *Artillerieregiment* y utilizado como base de una nueva formación. En términos generales, las divisiones de reemplazo estaban dispersas por el país y recurrían a la movilización de hombres de la misma zona en que estaban, en gran medida porque así tenían que recorrer menos distancia, y con la escasez crónica de vehículos y una red ferroviaria ya sobrecargada, esto era lo más conveniente.

En 1939, la unidad que se usaba para calcular la escala de la fuerza de combate era la división. Los números variaban pero, por lo general, la mayoría de las divisiones estaban entre los 14 000 y los 17 000 hombres, y este era el caso de los británicos y los franceses, e incluso de las divisiones de los estadounidenses y los italianos.[8] Dos o más divisiones formaban un cuerpo, dos o más cuerpos formaban un ejército, y dos o más ejércitos constituían un grupo de ejércitos. Las divisiones se describían según la composición de sus regimientos principales, o bien Panzer (blindados), granaderos Panzer (motorizados) o infantería. En una división de infantería, por ejemplo, solía haber tres regimientos, cada uno formado por tres batallones, así como zapadores (ingenieros), tropas de artillería y de apoyo. Cada regimiento constaría de 3 250 hombres con un número de compañías auxiliares y batallones de alrededor de 800 soldados. Los británicos tenían regimientos, pero mientras estos estaban divididos en batallones, la formación equivalente de un regimiento alemán se denominaba brigada y estaba compuesta por tres batallones, aunque habitualmente provenían de regimientos diferentes.

En cualquier caso, el ejército alemán de septiembre de 1939 estaba formado por 106 divisiones que comprendían los ejércitos de campo y de reemplazo, pero solo la mitad de esas divisiones eran lo que se llamaba tropas de primera fase, es decir, las que se mandaron a Polonia.

Knappe y el 24.º *Artillerieregiment* tenían su base en Plauen, en el sudeste de Alemania, cerca de la frontera checa. La mayor parte del regimiento había partido, y el resto permanecía en el cuartel esperando la llegada de nuevos reemplazos. Knappe pronto tuvo a un montón de compañeros nuevos, incluido un nuevo comandante de batería, que tenía más de cuarenta años y era reservista, así como otros 150 reservistas y otros tantos caballos. Por lo menos pudo conservar su propio caballo, su querido Schwabenprinz.

Al cabo de unos días, este regimiento de artillería de nueva formación partió hacia el oeste, a ocupar posiciones cerca de la frontera con Luxemburgo. Allí empezaron inmediatamente los intensivos programas de entrenamiento para que hombres y caballos se acostumbraran a trabajar juntos y estuvieran listos lo antes posible para hacer frente a un potencial ataque de los Aliados. Pero ese ataque no llegó, de modo que, a finales de septiembre, Knappe escuchó a sus soldados, cuya moral era cada vez más alta, bromear al respecto. Unos días más tarde, se replegaron un poco, y pasaron de alojarse en sus búnkeres a hacerlo en un entorno más cómodo. Después de todo, daba la impresión de que los franceses no iban a atacar. «Aunque técnicamente estábamos en guerra con Inglaterra y Francia —apuntó Knappe—, todos daban por sentado que la guerra se había acabado con la derrota de Polonia».[9]

Siegfried Knappe no era el único soldado alemán que pensaba así. Hans von Luck, que había combatido en Polonia y sobrevivido sin recibir heridas, igual que la mayoría de sus colegas, también había oído hablar mucho de que la guerra había terminado, tanto entre los soldados como entre los civiles alemanes cuando volvieron a Bad Kissingen. Sin embargo, Von Luck no estaba tan seguro; se había percatado de que la maquinaria de propaganda volvía a lanzar andanadas contra Gran Bretaña y Francia. Sabía que Hitler sentía un odio muy profundo hacia Francia desde la Primera Guerra Mundial. Alsacia y Lorena, tomadas en la guerra franco-prusiana en 1871 pero devueltas a Francia en 1919, salían a relucir a menudo.

Von Luck hacía bien en no dejarse seducir por ideas prematuras de paz, aunque muchos miembros de la plana mayor de la Wehrmacht, horrorizados por la declaración de guerra de Gran Bretaña y Francia, confiaban en que se pudiera poner fin a la contienda por medios políticos, ahora que la campaña de Polonia había terminado. Incluso los más pesimistas, como el general Walter Warlimont del OKW, esperaban atraer a los Aliados a la mesa de negociación adoptando un firme enfoque defensivo y aumentando la potencia militar alemana.

Sin embargo, estaban a punto de llevarse la mayor sorpresa de sus vidas. Warlimont estaba de visita en el cuartel de avanzada de Hitler, establecido temporalmente en el Hotel Casino de Sopot, en Polonia, el 20 de septiembre, cuando vio al general Keitel demudado. El jefe del OKW le dijo que Hitler pretendía lanzar

una ofensiva en el oeste de forma prácticamente inmediata. Le encomendó que no dijera una sola palabra porque era máximo secreto; Keitel confesó que se lo había oído a uno de los ayudantes de campo de Hitler.

Warlimont se quedó estupefacto. Hitler no había hablado siquiera de ello con ninguno de los generales de mayor rango: ni con Keitel, ni con el general Walther von Brauchitsch, autoridad máxima del Ejército, ni siquiera con Göring. Por aquel entonces, la campaña polaca distaba mucho de estar acabada pero, aun así, había puesto de relieve algunas deficiencias preocupantes, entre ellas la escasez absoluta de casi todo, desde vehículos hasta piezas de recambio e incluso munición. La lucha en Polonia también había revelado la falta de entrenamiento de muchas divisiones. Una cosa era apoderarse de Polonia y otra muy distinta emprender una ofensiva contra las dos principales potencias de Europa. Hitler había decidido atacar rápidamente antes de que Gran Bretaña y Francia alcanzaran una ventaja importante en cuanto a hombres, máquinas y equipamiento. Lo que no supo apreciar fue, sobre todo, que la Wehrmacht también necesitaba tiempo para reunir fuerzas, porque Alemania no estaba preparada para



Tropas francesas en marcha hacia Gran Bretaña. Después del armisticio, la inmensa mayoría prefirió volver a Francia quedarse y luchar bajo la bandera de la Francia Libre de De Gaulle.

una guerra sin cuartel en el otoño de 1939. Además, el invierno estaba a la vuelta de la esquina, lo cual afectaba decisivamente a la eficiencia y la capacidad operativa de las fuerzas sobre el terreno y en el aire. La utilización de la Luftwaffe en combinación con el Ejército de Tierra era una parte clave del plan de guerra de Alemania, pero era mucho más difícil de poner en práctica con días cada vez más cortos y un tiempo cada vez peor. Una vez más, se ponía de manifiesto la falta de comprensión de Hitler acerca del arte de la guerra. Quería atacar hacia el oeste en cuestión de semanas, con un plan insuficientemente preparado e inadecuadamente meditado. Era una locura.

Warlimont estaba tan preocupado que él mismo intentó hacerse cargo de la situación. Consciente de que ni Keitel ni el general Alfred Jodl, jefe del Estado Mayor del OKW, iban a intervenir, decidió hacer caso omiso de la advertencia de Keitel de guardar el secreto y puso en conocimiento del Estado Mayor General del Ejército los planes del Führer. A pesar de esta advertencia, el Ejército no hizo nada.

Una semana después, el 27 de septiembre, Hitler reunió a sus comandantes en jefe en la Cancillería del Reich en Berlín, junto con Keitel y Warlimont, y anunció que atacarían en el Frente Occidental a la mayor brevedad. Warlimont observó que en la mano tenía una hoja con algunas notas. Después de soltar la noticia, el Führer arrojó el papel al fuego. Nadie objetó nada.

Capítulo 9

El ejército moderno

El *Oberst* Adolf von Schell no tenía la menor duda de que un ejército plenamente mecanizado era el camino a seguir. Ciertamente, los caballos no consumían gasolina, pero sí necesitaban alimento, y mucho. Había que transportar el forraje, y para su cultivo se empleaban tierras que, en realidad, podrían destinarse a la producción de alimentos tanto para las fuerzas armadas como para la población civil. De hecho, Von Schell había calculado que un ejército totalmente mecanizado sería un 80 por ciento más eficiente en lo que se refiere al suministro de hombres y de material.

Precisamente con cálculos similares a estos en mente, Gran Bretaña decidió que sus fuerzas de tierra tendrían que estar plenamente mecanizadas. Ya en marzo, el Ejército Territorial había doblado su tamaño y pasado de trece divisiones a veintiséis, y desde entonces estaban movilizadas. Bill Cheall, el joven de los Green Howards de Yorkshire cuyas vacaciones en Devon se habían visto interrumpidas a finales de agosto, formó parte de esa llamada a las armas. Cuando estalló la guerra, se aprobó la Ley de Servicio Nacional (Fuerzas Armadas), que introdujo el reclutamiento obligatorio generalizado. El 8 de septiembre se acordó que el objetivo sería equipar cincuenta y cinco divisiones antes de que terminara el segundo año de la guerra, es decir, 1941, que incluirían catorce de los dominios de Canadá, Sudáfrica, Australia y Nueva Zelanda, y otras cuatro divisiones de la India.[1] Había que equipar al menos a veinte divisiones en los siguientes doce meses. La prioridad eran las fuerzas de campaña que se iban a enviar a Francia, que enseguida recibieron el nombre de Fuerza Expedicionaria Británica en un guiño al ejército enviado a ultramar en 1914.

A finales de septiembre, se habían enviado a Francia casi 160 000 soldados y 22 000 vehículos, junto con 10 000 hombres

de la RAF, unas 36 000 toneladas de munición y 25 000 toneladas de combustible, y estaba previsto que esta fuerza de combate aumentara significativamente a lo largo de los meses siguientes. Como consecuencia de este rápido crecimiento del ejército, había una escasez preocupante de equipamiento —sobre todo de cañones y tanques— pero la producción crecía semana a semana.

A pesar de estas deficiencias, el ejército británico seguía siendo el mejor equipado y el más moderno del mundo, en especial porque sus fuerzas de tierra estaban totalmente mecanizadas. No había unidades de artillería tiradas por caballos, y toda la infantería se transportaba en camiones. Los camiones 15 cwt y 30 cwt que formaban parte del equipamiento de la BEF, la Fuerza Expedicionaria Británica por sus siglas en inglés, eran fiables y resistentes, fabricados mayoritariamente por Bedford y Morris. La artillería británica también era de buena calidad, y la mayor parte de los cañones ya estaban equipados con neumáticos, con lo cual podían ser remolcados por camiones y tractores, a diferencia de la mayoría de sus equivalentes alemanes, arrastrados por caballos. También existía un vehículo de transporte de tropas conocido simplemente como *Universal Carrier* o transporte universal. La infantería nunca había estado tan bien servida por máquinas.

De hecho, el ejército británico estaba experimentando una especie de revolución. Junto con el rearme había llegado el reconocimiento de que las actitudes tenían que cambiar, de que una guerra moderna requería un equipamiento moderno, y de que Gran Bretaña necesitaba aprovechar al máximo su alcance mundial. Irónicamente, la propaganda alemana de que el Reich estaba creando un monstruo militar mecanizado y moderno contribuyó en gran medida a dar impulso a esta nueva perspectiva.

Muchas cosas habían cambiado en los tres últimos años, hasta los propios uniformes. Con la amenaza de la guerra flotando en el aire, Gran Bretaña había diseñado en 1938 el «uniforme de combate», un concepto totalmente innovador y el uniforme militar más moderno y práctico adoptado por una potencia europea. Estaba fabricado con una resistente sarga de lana color caqui y consistía en una chaqueta corta que cubría hasta el abdomen del soldado. Esto era muy sensato, teniendo en cuenta los pantalones de cintura alta que se llevaban entonces. La chaqueta de combate solo cubría, pues, la cintura del pantalón y, por lo tanto,

ahorraba una cantidad importante de tela con respecto a diseños anteriores y también a los que usaba la mayoría de los ejércitos de todo el mundo. La chaqueta tenía una sisa amplia que facilitaba el movimiento, y se había dado una importancia considerable a los bolsillos: dos grandes por dentro de la chaqueta, dos bolsillos grandes sobre el pecho, bolsillos laterales en los pantalones y otro amplio sobre el muslo, con capacidad suficiente para un mapa o documentos. Las vendas hasta la rodilla, reliquias de otra época, también se habían reemplazado por resistentes polainas de tela que cubrían el tobillo. Este nuevo uniforme de soldado estaba exento de adornos y no derrochaba material, era increíblemente barato y fácil de producir en masa, y facilitaba el movimiento al usuario y le proporcionaba calor.

Otra novedad era la ametralladora ligera Bren, con una capacidad teórica de 500 disparos por minuto, lo cual, como había demostrado la muy eficaz ametralladora Maxim alemana en la guerra anterior, era más o menos la frecuencia óptima de disparo. Si se superaba ese ritmo, se creaban problemas de recalentamiento y, como es obvio, se usaba más munición (después de todo, era



Soldado británico. Viste un moderno uniforme de combate con correaje de lona: cuestionable desde el punto de vista de la estética, pero práctico y de producción barata, sin la menor duda.

mejor matar a veinte enemigos usando una bala para cada uno que emplear veinte balas para acabar con un solo soldado). La Bren, alimentada por cargadores de treinta balas, casi nunca se recalentaba, y de todos modos tenía un cañón grueso y un mango de madera en el propio cañón que facilitaba cambiarlo. También se consideraba armamento ligero y un solo hombre podía manejarla. Se había diseñado en Brno, Checoslovaquia, y adaptado y modificado por Enfield, en Inglaterra (de ahí el nombre, Br-en). Era versátil, robusta y precisa, y tenía un cañón diseñado para durar 220 000 disparos. Era una excelente herramienta.

El pelotón de treinta y seis hombres del teniente Norman Field fue destinado en Francia con los Fusileros Reales. Este constaba de tres secciones de diez hombres más un cuartel general del pelotón formado por seis hombres, y cada sección estaba equipada con una Bren y nueve rifles Lee Enfield de cargador corto, capaces de disparar dos clips de cinco balas sin cambiar el cargador. En ese momento no había otro rifle capaz de disparar tantas balas y, debido a que el cerrojo de disparo tenía un retroceso corto, quien disparara podía tirar hacia atrás del cerrojo sin perder puntería. Puesto que en aquel momento ningún otro rifle de cerrojo ofrecía esta capacidad, un tirador del ejército británico con un entrenamiento razonable podía hacer unos treinta disparos por minuto, mientras que la infantería francesa y alemana se quedaban en la mitad, unos quince.

El correaje británico —las bolsas, mochilas y cinturones del soldado— también cambió con la llegada de la Bren y del uniforme de combate. En 1914, el ejército británico llegó a la conclusión de que el cuero, que se había utilizado durante siglos para fabricar las bolsas de munición, no era eficaz en un combate sostenido y continuo. Además, era caro —muy caro— y si se mojaba podía volverse quebradizo al secarse. La lona era mucho más eficaz, ya que era barata y, al mismo tiempo, duradera. A partir de entonces, el correaje británico se fabricó con este material de algodón, y el nuevo modelo de 1937 incluía dos bolsas con capacidad suficiente para llevar tres cargadores de Bren en cada una.

Por supuesto, Norman Field y sus hombres no tenían queja alguna del nuevo uniforme. «Fueron una gran mejora —dice—. En el antiguo traje de servicio, uno siempre se sentía incómodo y costaba moverse con libertad. Con el nuevo uniforme de combate resultaba mucho más fácil deslizarse por el suelo».

Así pues, la infantería británica ahora estaba bien equipada para la guerra. Tenía mucha potencia de fuego, camiones y transportes para trasladarse rápidamente de un lugar a otro, y nuevos uniformes de diseño moderno.

Aunque, por supuesto, era más fácil equipar a un ejército pequeño que a uno grande. El rearme iniciado en 1935 se había centrado en la Marina y en la RAF, y las decisiones de hombres como Neville Chamberlain, primero en calidad de ministro de Hacienda y luego como primer ministro, influyeron decisivamente no solo en las acciones para la preparación de la guerra, sino en el enfoque que Gran Bretaña habría de adoptar una vez se iniciase el conflicto. La Primera Guerra Mundial había alertado a los líderes británicos sobre la inutilidad de librar arduas campañas en las que cantidades ingentes de hombres se lanzaban contra armas cada vez más potentes, y que habían dado lugar a largos años de guerra estática de desgaste. La intención de Gran Bretaña era invertir en maquinaria y en tecnología para poder crear una estrategia que implicara un menor sacrificio de vidas y que, esperaban, llevara a una victoria más rápida. Se trataba de que el número de hombres en la primera línea de combate fuera el más bajo posible. En esta nueva guerra, los recursos humanos no se usarían solamente para combatir por tierra y mar, sino también por aire y, sobre todo, se destinarían a fábricas y astilleros. Y teniendo en cuenta el alcance global de Gran Bretaña y la enorme inversión en investigación y tecnología que ya había hecho, era un enfoque totalmente sensato.

Con esta idea en mente, Gran Bretaña se preparaba para un importante aumento en el tamaño de su ejército, pero no tenía intención de superar las cincuenta y cinco divisiones, a pesar de que Alemania tenía más de cien al principio de la guerra y Francia, después de su rápida movilización, también estaba cerca de las cien. Los responsables de estas decisiones no solo eran el primer ministro, su Gobierno durante la época de paz y ahora el Gabinete de Guerra, sino también los jefes del Estado Mayor, formado por los tres jefes de los principales servicios (marina, ejército y aviación) y el hombre que ocupaba el vértice de la pirámide, el jefe del Estado Mayor Imperial General (CIGS). Ese hombre era el general lord Gort, que en la última guerra había ganado una Cruz Victoria, la máxima condecoración al valor que concedía Gran Bretaña. Ahora había asumido el mando de la BEF, de

modo que el general *Tiny* Ironside había pasado a ocupar su puesto en el CIGS. Contaban también con la ayuda de los subjefes del Estado Mayor, el Departamento de Planificación Conjunta y el Comité Conjunto de Inteligencia, o JIC. Como sus nombres indicaban, estos dos últimos organismos representaban a los tres servicios que trabajaban tanto por separado como juntos.

Colectivamente, los equipos de planificación, los subjefes y los jefes del Estado Mayor y el Gobierno habían tenido la idea y los medios para crear un ejército moderno y bien equipado, pero si bien la instrucción que ahora se impartía enseñaba a los soldados a operar con toda esta mecanización y con radios y ametralladoras ligeras Bren, gran parte del Ejército Regular había desempeñado, desde 1918, un papel más tradicional, haciendo de policía del Imperio. Y contener a árabes enfadados o a pastunes problemáticos en la Frontera Noroccidental no servía de preparación para entrar en combate contra las fuerzas combinadas de la Alemania nazi.

En el campo intelectual, el ejército británico también se veía obstaculizado por un sistema de regimientos despreocupado y muy arraigado que ponía mucho énfasis en la lealtad al regimiento y a la tradición, y que fomentaba una cultura que veía con malos ojos hablar de asuntos del trabajo. En el comedor se podía hablar de críquet, de polo o de caza, pero no sobre cómo coordinar con eficacia los tanques y la infantería. Fuera como fuese, la caballería no había sufrido cambios sustanciales durante buena parte de las décadas de 1920 y 1930, aunque Gran Bretaña hubiese inventado el tanque y los regimientos de tanques estuvieran entre los más influyentes dentro del ejército británico. Los tanques eran cosa del Real Cuerpo de Tanques, y la caballería los miraba con desdén al considerarlos un grupo de advenedizos de baja graduación. Cuando por fin los regimientos de caballería empezaron a mecanizarse, la mayor parte de sus hombres se quedaron consternados. A algunos miembros de los Royal Scots Greys, por ejemplo, les gustó tan poco la idea de la mecanización que en 1938 formaron un *lobby* en el Parlamento para oponerse a ella y escribieron airadas cartas al periódico *The Times*.

Sin embargo, llegado el verano de 1939, la mayoría se había rendido a lo inevitable y se había modernizado. Cuando Gran Bretaña inició esta nueva guerra, la idea que imperaba era que los tanques desempeñarían papeles de lo más variado, por lo cual

se necesitaban diferentes tipos de tanques. Por lo general, los regimientos de caballería estaban equipados con tanques veloces y ligeros aptos para misiones de avanzadilla, exploración y reconocimiento, como las que habían realizado en la última guerra e incluso antes, mientras que el Real Cuerpo de Blindados, de reciente formación —que englobaba a los nuevos regimientos del Real Cuerpo de Tanques—, usaba tanques más lentos y con un blindaje más pesado para tareas de apoyo directo a la infantería.

Los tanques británicos, en su mayor parte, estaban a la altura de los modelos alemanes, e incluso a veces eran mejores. El Matilda tenía un blindaje más grueso que cualquier tanque del mundo, y era inmune a la mayoría de las armas del arsenal alemán. La variante Mk II, por su parte, tenía un cañón de dos libras de alta velocidad que no tenía nada que envidiar a los Panzer alemanes, salvo al Panzer IV. Los primeros tanques rápidos británicos no eran tan buenos. Tenían unos sistemas de suspensión complicados y eran tan polivalentes que al final no hacían nada bien. De todos modos, el A10 tenía un blindaje comparable al del Panzer IV y también estaba equipado con un cañón de 2 libras, mientras que la versión siguiente, el A13, era veloz, contaba también con el cañón de 2 libras y pronto su blindaje fue mejorado hasta los 30 mm. Cuando este cañón antitanque apareció en 1938, era probablemente el mejor de su clase en el mundo, capaz de disparar un proyectil de 37 mm a una velocidad de más de 800 metros por segundo. Al empezar la guerra, esta velocidad superaba a la mayoría de la de las armas alemanas, y podía atravesar 50 mm de blindaje a casi mil metros de distancia. El blindaje más grueso de cualquier Panzer era de 30 mm. Los primeros tanques británicos han recibido muchas críticas a lo largo de los años, pero, para el nivel del primer año de la guerra, no estaban nada mal. Además, cada vez se producían más.

En agosto de 1939, las únicas unidades que seguían usando caballos y una gran cantidad de cuero eran los regimientos de *yeomanry*, cuyo origen se remontaba a las guerras napoleónicas. Eran unidades de voluntarios cuyos miembros tenían que poseer o tener acceso a un caballo. Al llegar el verano de 1939, todavía se mantenía esta política de reclutamiento, motivo por el cual la mayor parte de sus integrantes eran propietarios de tierras, campesinos, aficionados a la caza y participantes en carreras de obstáculos.

Uno de los regimientos que todavía estaba equipado con sus caballos de guerra era el Regimiento de Caballería de Voluntarios de los Sherwood Rangers de Nottingham. Había sido una de las primeras unidades del Ejército Territorial en ser movilizadas al comienzo de la guerra y se había comportado bien en la anterior, durante la cual había sido destinada a Oriente Próximo, pero desde entonces había quedado relegada a entrenar los fines de semana y organizar un campamento de verano obligatorio en agosto. Su último campamento había tenido lugar en Welbeck, la finca del duque de Portland, y en muchos sentidos había sido como un campamento de excursionistas para adultos que montaban a caballo.

No obstante, la unidad ya estaba creciendo rápidamente mediante la incorporación de nuevos oficiales y otros rangos de extracciones y procedencias mucho más diversas. Uno de estos nuevos oficiales era Stanley Christopherson, que a sus veintisiete años había visto algo de mundo, ya que había vivido un tiempo en Sudáfrica, donde había trabajado en las minas de oro tras finalizar los estudios en el Winchester College. Tras su regreso al Reino Unido, había trabajado como corredor de Bolsa en la City de Londres, donde había llevado una vida de soltero joven, atractivo y sociable. Unos años antes, se había unido a los Inns of Court, un regimiento de caballería del Ejército Territorial para abogados, procuradores, corredores de Bolsa y antiguos alumnos de colegios privados como él.

El regimiento Inns of Court no se movilizó como tal cuando se declaró la guerra, pero sí se movilizó a todos sus miembros. Christopherson y dos de sus antiguos camaradas del regimiento fueron enviados a los Sherwood Rangers. Tras una visita al sastre y al fabricante de botas del regimiento en Londres, al cabo de una semana tomaron el tren a Malton, Yorkshire, donde los Rangers tenían su base, y lucieron orgullosos sus galones de subteniente y sus bombachos, botas, espuelas y chaquetas de montar. «No las teníamos todas con nosotros —escribió Christopherson en su diario—, ya que habíamos oído que en el regimiento había tres Maestros de la Caza del Zorro y los oficiales de preguerra eran gente de mucho dinero y muy insulares».[2] Sin embargo, para alivio suyo, no solo encontró a tipos de la City como Micky Gold y Mike Parrish, que ya estaban en los Sherwood Rangers, sino que también se reencontró con Peter y Michael Laycock, con quienes había coincidido en los cursos preparatorios para la universidad.

En Malton, los Rangers recibieron una instrucción intensiva y completaron su paso de unidad del Ejército Territorial en tiempos de paz a su nueva condición de soldados a tiempo completo. Los Sherwood Rangers, sin embargo, no partirían hacia Francia, sino a Palestina. No había señales inmediatas de que pudiera estallar la guerra en Oriente Próximo, pero los problemas del Imperio no habían desaparecido solo porque Gran Bretaña estuviera en guerra con Alemania, sino todo lo contrario, en muchos casos se habían exacerbado. La región se había mantenido más o menos estable durante la década de 1920, pero en los últimos años de la década de 1930 la violencia amenazaba con estallar en cualquier momento. El nacionalismo árabe era una forma fácil de que el Eje complicara la vida a los británicos, y aunque Italia se había mantenido fuera de la guerra, sus agentes seguían agitando la región. De ahí que la estrategia de los británicos consistiera no solo en asegurarse de que no hubiera levantamientos, sino también en procurar que hubiera tropas suficientes en caso de que Italia entrara en guerra y atacara las posesiones británicas en la zona.

Es cierto que había algo en el Regimiento de los Sherwood Rangers que recordaba a épocas pasadas, pero de ningún modo se los podía considerar representativos del resto del ejército británico, que estaba creciendo rápidamente. En todo caso, estas pocas unidades anticuadas de caballería *yeomanry* y regular solo afectaban a un nivel de la guerra y, en el caso de Gran Bretaña, a una sola rama de las tres de sus fuerzas armadas. La idea de que la guerra debía librarse en tres niveles estaba muy extendida, y esos niveles eran el estratégico, el operativo y el táctico. En el campo táctico, al menos en el ejército de tierra, a Gran Bretaña aún le quedaba camino por recorrer; pero desde el punto de vista operativo y estratégico, pisaba terreno mucho más seguro. La cuestión más importante durante este primer invierno de guerra era el tamaño. Gran Bretaña se estaba movilizando rápidamente, pero el crecimiento del ejército hasta las cincuenta y cinco divisiones no era cuestión de meses, sino que necesitaría varios años. No obstante, no cundía el pánico porque el ejército francés era enorme.

Y así, con la esvástica nazi ondeando sobre Varsovia, el plan acordado entre Gran Bretaña y Francia en primavera seguía en pie: mientras fueran capaces de mantener a raya cualquier ofensiva alemana, todo iría bien. Se quedarían a la espera, aumentando sus fuerzas, y después contraatacarían. Jamás se había contempla-

do la posibilidad de entrar por la fuerza en Alemania inmediatamente después de que se declarara la guerra; el pacto con Polonia era entrar en la guerra a su favor. Nadie había mencionado nada de salvar a los atribulados polacos. Al menos, en cualquier caso, no de inmediato.

Lo cierto es que, gracias a su Fuerza Aérea, a su Marina y al acceso a vastos recursos de su marina mercante, la propia soberanía de Gran Bretaña no se veía amenazada. Sus nuevas y modernas fábricas ya producían armas con renovado vigor. En marzo se autorizaron dieciséis fábricas de armas nuevas, en diciembre se dio luz verde a otras veintinueve. El gasto previsto en armas para 1939-1940 ascendía a 580 millones de libras, la mitad del gasto total del gobierno. Más armas, más aviones, más barcos —más material bélico— y no había ninguna muestra de que se fuera a aflojar hasta que Alemania fuera vencida. Y de eso se trataba: los objetivos de la guerra para británicos y franceses no pretendían una paz negociada con Alemania. Al contrario, querían asaltar el Tercer Reich y liberar al mundo de Hitler y del nazismo venciendo a Alemania de una vez por todas. Pero esto llevaría tiempo y, por lo que respectaba a los líderes británicos, cuanto más se demorara Alemania, tanto mejor.

El análisis de la situación que Gran Bretaña había hecho era precisamente lo que Hitler más temía, y por eso exigió a sus generales que se prepararan para un asalto inmediato en el Frente Occidental. La comprensión geopolítica de Hitler a menudo era muy cuestionable, pero en eso de querer aplastar a Gran Bretaña y a Francia rápida y decisivamente tenía toda la razón.

Capítulo 10

Liderar la nación

Durante las semanas posteriores al estallido de la guerra, el periodista estadounidense Eric Sevareid realizó transmisiones diarias, que respondían a que al otro lado del Atlántico había un apetito aparentemente insaciable de noticias sobre la guerra. Durante ese período consiguió salir de París y echar un vistazo a lo que sucedía en el frente. Fue testigo de la llegada de las tropas británicas a Cherburgo, y después, junto con otros hombres —entre ellos, el neozelandés Geoffrey Cox, que escribía para el diario británico *Daily Express*—, logró incluso llegar a la Línea Maginot. Existía un acuerdo tácito según el cual ningún periodista debía llegar hasta allí, pero no había ninguna prohibición escrita, con lo cual, a primera hora de la mañana, salieron en coche de la ciudad y, tras pasar una sucesión de controles sirviéndose de su labia y encanto, lograron conducir hasta la ciudad de Metz y luego continuar hasta las mismas fortificaciones del frente.

El ambiente era húmedo y hacía frío, y ya se había puesto el sol cuando arribaron a una aldea próxima a la frontera. A medida que se aproximaban al frente, habían visto largas filas de autobuses parisinos pintados con colores de camuflaje y llenos de soldados, así como caballos de tiro que arrastraban cocinas de campaña. Los hombres llevaban los mismos cascos ovalados de la guerra anterior, e incluso los uniformes parecían prácticamente iguales: llevaban capotes con los faldones retirados hacia atrás, igual que en 1914, un diseño que se remontaba al siglo XIX, a la época de Napoleón. Unas polainas les protegían las piernas hasta las rodillas. La mayor parte del uniforme era de color caqui en lugar de azul, aunque algunos soldados todavía llevaban pantalones azules. Se habían introducido unos bombachos amplios, como los que se usan en el golf, que llegaban unos diez centímetros por debajo de la rodilla, pero todavía no se

habían generalizado y, de todos modos, hacían que los soldados franceses parecieran todavía más del siglo XIX. El correaje era una combinación de lona y cuero, pero lo curioso era que los *poilus* vistieran de forma tan anticuada, cuando en otras áreas se habían hecho grandes progresos. Mientras que el uniforme estándar era incómodo, pesado y totalmente inadecuado para la guerra moderna, las tropas de montaña —un pequeño cuerpo de élite dentro del ejército francés—, por ejemplo, tenían un equipamiento fantástico: modernas chaquetas cortas de sarga y algodón, jerséis de lana, botas excelentes y prácticas polainas cortas. Si al menos todo el ejército hubiera dispuesto de ese equipamiento... Porque no era una cuestión económica; uno de esos capotes largos, pesados y poco prácticos, por ejemplo, requería mucho más material que las chaquetillas cortas de sarga de algodón, que resultaban mucho más cómodas. Los uniformes tenían una gran importancia, y no solo desde un punto de vista pragmático. Con un diseño de uniforme moderno, cómodo e innovador, un soldado siente que forma parte de algo igualmente avanzado. En cambio, con un uniforme que parece sacado de una fotografía de hace cuarenta años sucede todo lo contrario. Esto sorprendió a Eric Sevareid. «Era todo igual —escribió—. Como si el proyector se hubiera parado en 1918 y ahora se hubiera vuelto a encender para seguir proyectando la misma película».[1] Después de haber visto a un gran número de tropas marroquíes y de haber oído un único disparo, sus colegas y él regresaron a París.

Poco después, Sevareid y Geoffrey Cox, cuya amistad se iba afianzando, se dirigieron hacia el norte, a Bélgica, los Países Bajos y el pequeño Luxemburgo, conscientes de que, por el momento, nadie había transmitido nada desde este trío de países neutrales. Gran Bretaña y Francia habían confiado en establecer una línea defensiva a lo largo de la frontera entre Bélgica y Alemania, pero, igual que en 1914, Bélgica se había negado: no lo permitirían hasta que los alemanes vulneraran su neutralidad. Entonces dejarían que las tropas aliadas cruzaran sus fronteras. Ahora, estos países eran, en efecto, tierra de nadie; estaban rodeados y, de algún modo, confiaban evitar verse atrapados en un conflicto con el cual no querían tener nada que ver. La realidad, evidente para cualquier observador externo —también para Eric Sevareid y Geoffrey Cox—, indicaba que esto no eran más que ilusiones.

No había que ser un maestro estratega para concluir que era poco probable que los alemanes intentaran un asalto a través de la Línea Maginot, o que Hitler se fuera a quedar sentado esperando a que los Aliados atacaran. Lo más probable era que, en el mejor de los casos, se combatiera en terreno belga. Si estos países hubieran permitido antes la entrada de tropas aliadas, se habría podido crear una línea defensiva mucho más fuerte y unificada cuando todavía se estaba a tiempo. Pero esto no iba a suceder así. Tanto el rey Leopoldo de Bélgica como la reina Guillermina de los Países Bajos y sus respectivos gobiernos mantuvieron su neutralidad sin hacer concesiones, dando por buenas las garantías de Hitler la respetaría. No está claro por qué pensaban que el Führer cumpliría estas promesas cuando había incumplido otras de manera flagrante. Quizá fueran meras ilusiones, o tal vez pensaban que, si se mantenían neutrales, los alemanes los tratarían con más benevolencia si llegaba la guerra.

Desde luego, las defensas de estos países no eran nada comparadas con lo que podrían haber sido en caso de haber permitido la entrada, especialmente, a los franceses. Una Europa unida que hiciera frente a las ideas de expansión territorial de los nazis habría representado más que la suma de sus partes. Esto había quedado meridianamente claro tras la invasión nazi de Checoslovaquia. La mayor parte de las considerables defensas de los checos estaban en los Sudetes, que se cedieron sin lucha en los acuerdos de Múnich. De haber permanecido intactas, y si Francia y Gran Bretaña hubieran convencido a los Países Bajos y a Escandinavia de que juntos, mediante ayuda mutua y alianzas, podían establecer un cinturón inexpugnable en torno a la Alemania nazi, lo más probable es que la guerra nunca hubiera empezado. De haber sido así, lo más probable es que el Pacto de Acero nunca se hubiera firmado. Incluso Hitler comprendía la importancia de no combatir en más de un frente a la vez. Estaba ampliamente aceptado que esta, precisamente, había sido la causa de la derrota alemana en la anterior guerra, ya que los alemanes habían combatido contra Rusia en el este y contra los Aliados en el oeste; y era esta debilidad geográfica fundamental lo que hacía a Alemania tan vulnerable, cortándole las alas como superpotencia militar. Como consecuencia, todos los principales comandantes militares alemanes tenían profundamente interiorizada la idea de no combatir en varios frentes a la vez.

Pero no se había conseguido establecer este cinturón de hierro alrededor de Alemania, y Hitler ya había empezado a desactivar algunas de sus partes. Primero, los Sudetes; después, el resto de Checoslovaquia, y ahora, Polonia. Esta fue la peor consecuencia de la política de apaciguamiento, no el mítico retraso en el rearme. Alemania había neutralizado la amenaza del este. La preocupación para el oeste era que Alemania fuera capaz de minarlo todavía más mediante ataques al norte y al oeste de los Países Bajos.

Sevareid y Cox quedaron desmoralizados por lo que vieron en su viaje. Es cierto que las Ardenas, esa zona de colinas boscosas y estrechos valles, se consideraba una barrera natural impenetrable para los modernos ejércitos mecanizados pero, aun así, las pocas barreras de troncos que vieron no iban a parar nada, y mucho menos a la máquina de guerra nazi. En un momento dado, al adentrarse en las Ardenas, se encontraron con una patrulla belga que les dio el alto, les preguntó si llevaban algo de licor y les pidió que les dieran un paseo en su coche. Cuando Sevareid y Cox hicieron ademán de proseguir el viaje, uno de los soldados belgas les dijo, arrastrando las palabras: «El puesto está después de la siguiente curva. No le digan al capitán que ya estamos borrachos».[2] Un coronel belga al que encontraron después les dijo que por lo menos la mitad de su regimiento estaba ausente sin permiso en Amberes.

Cuando llegaron a los Países Bajos y Sevareid le explicó al cónsul norteamericano que quería hacer un programa sobre la situación militar en el país, lo miraron con total incredulidad. El cónsul había supuesto que Sevareid querría hablar a sus oyentes sobre los canales, los tulipanes y el patinaje sobre hielo. Dondequiera que fueran veían que la vida seguía con normalidad. La movilización que André Beaufre había visto cuando había atravesado Ámsterdam en su viaje de regreso había quedado, por lo que había visto Sevareid, en nada.

Al otro lado del Atlántico, los estadounidenses seguían fascinados por la guerra, entre ellos Harry Hopkins, que, aunque todavía se encontraba débil y debía guardar cama, había sobrevivido milagrosamente a una enfermedad que apenas dos meses antes había estado a punto de poner fin a su vida prematuramente. «Aquí lo único que interesa —escribió Hopkins a su hermano— es la guerra», aunque él esperaba y creía que Estados Unidos se mantendría al margen.[3] «Afortunadamente en este país no hay mucha

gente que piense que debamos entrar en ella, aunque creo que casi todos quieren ver victoriosas a Inglaterra y Francia».

En pocas palabras, este era el terrible dilema al que se enfrentaba el presidente Franklin D. Roosevelt: desde luego quería que Francia y Gran Bretaña ganaran la guerra, pero sabía que sus compatriotas no tenían ninguna intención de ayudarlas a alcanzar esa victoria. La primera encuesta que se realizó en Estados Unidos en septiembre, una vez hubo empezado la guerra, reveló que solo el 2,5 por ciento de la población creía que Estados Unidos debía entrar en la contienda junto con los Aliados.[4] El porcentaje más amplio —37,5 por ciento— creía que Estados Unidos no debía tomar partido en absoluto, pero sí comerciar con los dos bandos sin vender a crédito a ninguno. Un 29,9 por ciento consideraba que Estados Unidos no debería involucrarse en nada atinente a la guerra.

La postura de Roosevelt se basaba tanto en principios morales como en el interés propio. En su opinión, era imperativo que prevaleciera un mundo occidental libre y democrático, y para eso había que derrotar al nazismo. Tampoco creía que Estados Unidos fuera inmune a la actual guerra europea. «Aquí, en las Américas —había dicho en un discurso en Canadá el año anterior—, hemos dejado de ser un continente remoto al que las turbulencias y controversias al otro lado del océano traen sin cuidado porque no pueden producirle ningún daño... Nuestra gran cantidad de recursos, el vigor de nuestro comercio y la fortaleza de nuestros hombres nos ha convertido en factores vitales para la paz mundial, querámoslo o no».[5] El peor escenario que vislumbraba era algo así: Gran Bretaña y Francia eran derrotadas, y entonces la Alemania Nazi fijaba su atención en el oeste, probablemente primero en América Latina y después en Estados Unidos. Mientras tanto, Japón, envalentonado, atacaría en el Pacífico.

El dilema al que Roosevelt se enfrentaba se resumía en que, aunque él estaba profundamente convencido de que Estados Unidos no podía quedarse de brazos cruzados, desafiar a la opinión pública sería un suicidio político. Además, el otoño siguiente, en noviembre de 1940, se celebrarían elecciones presidenciales. Presentarse a un tercer mandato sería algo sin precedentes, pero no hacerlo y con ello permitir la entrada de un aislacionista en la Casa Blanca sería, a su entender, un auténtico desastre. El presidente se movía sobre arenas movedizas, y era plenamente consciente de ello.

A pesar de todo, Roosevelt no había renunciado a introducir enmiendas en la Ley de Neutralidad y, ante el estallido de la guerra, renovó sus esfuerzos para conseguirlo. En un discurso pronunciado en el Congreso el 21 de septiembre, dijo que no era cuestión de ser intervencionistas o aislacionistas: todos estaban unidos por el deseo de no entrar en la guerra. Según él, revisar la neutralidad era esencial para garantizar la paz en casa. Personalmente, Roosevelt prefería una derogación completa de la ley, pero optó por proponer que se permitiera la venta de armas y mercancías a estados en guerra mediante un sistema de *cash and carry*. En otras palabras, cualquier país podría comprar armas, siempre y cuando hiciera el pago en efectivo y se encargara de recogerlas en Estados Unidos y las transportara luego en sus propios barcos. Esto beneficiaría casi exclusivamente a Francia y Gran Bretaña, ya que Alemania no tenía ni el efectivo ni los barcos necesarios para el transporte. Así, Roosevelt podría ayudar a los Aliados mediante la colaboración con los equipos de compradores anglo-franceses mientras, al mismo tiempo, apoyaba el bloqueo británico a Alemania, que se había establecido en cuanto estalló la guerra. Como el acceso de Alemania a los océanos se hacía por el mar del Norte, la Marina Real estaba en condiciones de cerrar ese acceso con bastante facilidad. Desde el primer día de la guerra, submarinos británicos empezaron a patrullar las aguas de Wilhelmshaven y el canal de Kiel, que conectaban el Báltico con la desembocadura del río Elba. Las patrullas aéreas se reforzaron y la fuerza Humber, compuesta por dos cruceros y ocho destructores, empezó a recorrer la costa de Noruega mientras que el grueso de la *Home Fleet* se hacía a la mar a unas 400 millas al oeste de las Hébridas, en el noroeste de Escocia. Esta vigilancia era suficiente para asegurar que ningún barco alemán burlara el bloqueo.

Durante los debates, tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes, el presidente tuvo mucho cuidado de no mencionar a Gran Bretaña ni a Francia por su nombre y de subrayar la importancia de las reformas para que Estados Unidos pudiera aspirar a continuar en paz. «Nuestros actos deben guiarse por una sola y obstinada idea —dijo ante el Congreso—, la de mantener a Estados Unidos fuera de esta guerra».[6]

Su causa se vio apoyada por las impactantes imágenes de la destrucción de Polonia y por una actuación bien organizada de los grupos de presión, de modo que, a comienzos de noviembre,

ambas cámaras habían votado a favor de la derogación del embargo de armamento. Para Roosevelt, fue un logro importante, un paso significativo en la dirección adecuada.

Estados Unidos estaba todavía emergiendo de la Gran Depresión, pero tenía territorio, mano de obra y recursos naturales en abundancia, los tres componentes necesarios para crear una industria armamentística grande y eficiente. Ahora Gran Bretaña y Francia podrían, aunque con alguna limitación, contar con ese recurso a su favor y en detrimento de la Alemania nazi.

Esta también era una de las principales razones por las que Hitler estaba tan ansioso por atacar hacia el oeste y quitar rápidamente de en medio a Gran Bretaña y Francia, y era lógico que fuera el OKW quien planificara ese ataque. Después de todo, era el responsable de las operaciones combinadas y, por lo tanto, estaba mejor situado para planificar y coordinar no solo futuras operaciones que implicaran a la Wehrmacht, la Luftwaffe y la Kriegsmarine, sino también para evaluar posibles escenarios futuros y para implementar planes en caso de que esos escenarios se hicieran realidad. Entre su personal, el OKW contaba con hombres perfectamente capaces de hacerlo, como el *Oberst* Warlimont, por ejemplo. De hecho, como subjefe del Estado Mayor de Operaciones, se suponía que esas eran precisamente las actividades que llevaría a cabo, aunque en realidad, él y su departamento de la Sección L, que era como se conocía al Estado Mayor de Operaciones, actuaban más como oficina militar personal de Hitler. Su función consistía en difundir las directivas y órdenes de Hitler y tratar de garantizar que la Wehrmacht estuviese equipada de la mejor y más eficiente manera posible. De ahí, por ejemplo, que la oficina de vehículos militares de Von Schell estuviese dentro del OKW. En otras palabras, el OKW era el encargado de allanar el camino a la voluntad militar de Hitler, y no el responsable de trazar la estrategia y las operaciones militares.

Así pues, Warlimont y el personal de operaciones no podían hacer mucho más que dar su opinión, y el OKW generalmente era despreciado por los otros servicios, que lo consideraban poco más que la marioneta de Hitler. A Keitel, por ejemplo, se lo conocía como *Lakeitel* (lacayo). Para Warlimont, esta situación no solo era frustrante, sino que carecía de sentido militar. «Semejante falta de visión —señaló—, parece casi inconcebible».[7] La relación ya de por sí tensa entre el OKW y el Ejército se complicó todavía

más debido al gran respaldo público que la decisión de Hitler de atacar sin demora hacia el oeste recibió por parte de los principales responsables del OKW: Keitel, su jefe, y Jodl, jefe del Estado Mayor. La verdad es que Keitel le había dado a entender a Hitler que tal vez no fuera tan buena idea, e incluso llegó a presentarle su dimisión, que el Führer rechazó. En lugar de eso, el apoyo público de Keitel a lo que era, a todas luces, un suicidio militar no hizo más que aumentar su descrédito y el del OKW entre los mandos del Ejército. Y a falta de planificación por parte del OKW, fue el Ejército, y en concreto el general Franz Halder, jefe del Estado Mayor del Ejército, quien recibió la orden de preparar el ataque en el Frente Occidental. La idea de lanzar una ofensiva en cuestión de semanas y con el invierno a la vuelta de la esquina horrorizó a Halder tanto como había horrorizado a Warlimont.

Halder, un hombre de cincuenta y cinco años con el pelo cortado a cepillo y que usaba gafas, había desempeñado una larga lista de cargos militares. Había pasado la mayor parte de su carrera en puestos de estado mayor y, aunque había servido durante la anterior guerra, jamás había estado en primera línea de combate ni había ejercido el mando en el campo de batalla. Sin embargo, no se le pasaba nada por alto y se le consideraba un experto en formación. Desde su llegada al OKH como jefe de estado mayor de Von Brauchitsch, había trabajado bien y había contribuido a formar un equipo sumamente competente. Aunque no era un gran admirador de Hitler ni del nacionalsocialismo, había presentado un plan de ataque ejemplar para Polonia y ahora tenía la misión de crear otro para el Frente Occidental.

Para ayudarlo, el Führer había esbozado una confusa lista de ideas en un memorándum el 9 de octubre, presentado, como era de rigor, como *Directiva n.º 6* por el OKW. Según Hitler, el objetivo era derrotar al ejército francés y a todas las fuerzas que combatieran a su lado, y, al mismo tiempo, ganar todo el territorio posible en los Países Bajos, Bélgica y el norte de Francia, «que serviría como base para lanzar con éxito un ataque a Inglaterra por aire y mar».[8] No se mencionaba la forma que habría de tomar esta guerra por aire y por mar.

La intención de Halder era que el plan fuera tan manifiestamente malo que incluso Hitler se viera obligado a desistir. Su primera propuesta fue un plan muy parecido al que Alemania había puesto en práctica en 1914, con un ataque a través de Bél-

gica hasta la costa. Sin embargo, Hitler se dio cuenta de lo que Halder pretendía y le ordenó que lo volviera a pensar. Al mismo tiempo, Halder tomó parte en una conspiración para asesinar al Führer, concebida en Zossen, en el cuartel general del OKH, al sudeste de Berlín, en la que también estaban involucrados el general Wilhelm Ritter von Leeb, comandante del *Armeegruppe C*, uno de los tres grupos del Ejército susceptibles de ser empleados en cualquier ofensiva futura en el oeste; el general Carl-Heinrich von Stülpnagel, segundo de Halder en el OKH; y el *Generaloberst* Ludwig Beck, predecesor de Halder, que había dimitido por su oposición a Hitler en agosto del año anterior. Este fue un período de gran inquietud para Halder, porque creía que la única forma de salvar a Alemania de la catástrofe era librarse de Hitler, pero para ello los conspiradores necesitaban ayuda, y conseguir esa ayuda era, cuando menos, arriesgado. Se acostumbró a llevar una pistola cargada en el bolsillo por si a él mismo se le presentaba la ocasión de disparar a Hitler.

Con los nervios a flor de piel, continuó diseñando planes para la acción en el oeste. Su segundo plan, que presentó a finales de octubre, era prácticamente igual al primero, pero incluía un segundo ataque simultáneo hacia el sur. Esto provocó una respuesta furiosa por parte de Hitler cuando Von Brauchitsch, junto con el resto de los principales comandantes del Frente Occidental, se lo presentó el 5 de noviembre. Sus ejércitos, como trató de explicar Von Brauchitsch, no estaban preparados para una ofensiva de tal envergadura. El torrente de invectivas que le lanzó Hitler dejó estupefacto al comandante en jefe del Ejército. Más tarde confesaría a Halder que había sido incapaz de plantar cara a la voluntad maníaca e implacable de Hitler. Al igual que Keitel, Von Brauchitsch presentó de inmediato su dimisión, pero también fue rechazada. Hitler quería al mando a hombres como su comandante en jefe, hombres a los que pudiera mangonear y convertir en una temblorosa piltrafa. El Führer despreciaba a la tradicional élite militar prusiana; le resultaban necesarios, pero aprovechaba cualquier oportunidad para intimidarlos. Von Brauchitsch era jefe del OKH por la misma razón que Keitel lo era del OKW: porque Hitler sabía que jamás le plantarían cara.

Después de la ordalía de Brauchitsch frente a Hitler, Halder rompió sus vínculos con la resistencia. Von Brauchitsch también le había dicho que ahora Hitler estaba rabioso contra el «espíritu

de Zossen» y, cada vez más aterrorizado, Halder dio por hecho que el Führer se había enterado de algún modo del complot. No había sido así, pero Halder llegó a la conclusión de que él no era un revolucionario asesino, de modo que se aseguró de que todos los documentos que lo incriminaban fueran destruidos y se volcó en la planificación de la inminente ofensiva. Si no podía evitarla —y era evidente que no podía—, lo mejor era tratar de desarrollar un plan que, de alguna manera, funcionara, o que, al menos, evitara que Alemania volviera a sufrir una derrota total. Claro que, en esas últimas semanas de 1939, ni él ni ningún miembro de su equipo de Zossen tenían la menor idea de cómo conseguirlo.

Capítulo 11

Atención al detalle

A pesar de todo, resulta tentador dar por hecho que, en aquellos primeros meses de guerra, la Alemania nazi tenía el mejor ejército que se hubiera visto jamás, no solo en lo que respecta a la preparación, sino también al equipo, y especialmente en comparación con otros ejércitos de la época. Sin duda, la propaganda ocultaba a la mayor parte de los alemanes y al resto del mundo la verdad sobre sus niveles de mecanización. En cuanto a los tanques, la realidad también tenía poco que ver con lo que se creía. La gran mayoría eran Mk I y Mk II, y T35 y T38 checos, todos ellos pequeños y con armamento y blindaje insuficientes. El Panzer Mk I, por ejemplo, medía un metro ochenta de altura y solo llevaba un soporte de ametralladoras. Este modelo era casi un tercio del total de los tanques alemanes.

La artillería —tanto los obuses de campo como las armas antiaéreas y antitanque de mayor velocidad— era buena, pero la mayor parte de estos cañones estaban diseñados para ser tirados por caballos, tal como había descubierto Siegfried Knappe con horror. El soldado alemán estaba bien equipado con armas personales. El rifle, el K98, era preciso y fiable, aunque solo podía disparar un máximo de cinco balas antes de recargar. También empezaba a extenderse el uso de la MP38, la *Maschinenpistole* o pistola ametralladora. Era ideal para el combate cuerpo a cuerpo y para despejar viviendas, ya que podía realizar un número considerable de disparos en una ráfaga corta. Su alcance práctico era de poco más de 30 o 40 metros, pero era un arma muy equilibrada y buena desde el punto de vista mecánico, y ningún otro ejército tenía una similar.

La ametralladora ligera básica de la infantería era la MG34, desarrollada a comienzos de la década de 1930 por la empresa Rheinmetall. Su diseño contemplaba diversos usos, entre ellos como

arma de infantería, antiaérea y también instalada en vehículos.[1] En un principio, incluso se había diseñado para su acoplamiento en aviones, pero la Luftwaffe rechazó esta opción, aunque gracias a una serie de diferentes monturas pudo usarse como arma móvil o «ligera» con un simple bípode, o bien en posición estática o «pesada» con un soporte más sólido y elaborado. Se había diseñado con todas estas funciones de forma deliberada tras las experiencias de la anterior guerra, cosa que, sin duda, tenía sentido.

Para usarse como arma antiaérea, por ejemplo, necesitaba una alta frecuencia de disparo. Los asesores militares también querían que su ametralladora fuera muy potente durante un enfrentamiento inicial, por eso, a diferencia de la Maxim, la MG34 escupía las balas a gran velocidad y casi alcanzaba las 900 por minuto. Al igual que la MP38, tenía un diseño elegante con acero laminado y algunos detalles atractivos, como una culata de madera, metal o baquelita, un cargador independiente y una serie de accesorios, como la mira desmontable, el bípode, cuyas dos patas podían plegarse, y un conjunto increíble de equipo de mantenimiento, todo ello guardado en cajas de madera forradas de cuero. Habían cuidado hasta el último detalle. También tenía un soporte pesado, una mira óptica adicional y un trípode ligero. De hecho, la MG34 era la ametralladora más compleja que se hubiera construido jamás, compuesta por más de cien piezas. Sin duda, su acabado increíble se había diseñado para impresionar a quien la viera, y realmente lo conseguía.

Era una buena arma y su frecuencia de disparo tenía un efecto desmoralizador y debilitante sobre el enemigo, al menos en un principio, como comprobaron los polacos. La MG34 era una de las armas que parecían demostrar la tecnología sumamente avanzada que tenían las armas alemanas y su superioridad en el campo de batalla.

Sin embargo, a pesar de su letal sofisticación, la MG34 presentaba algunos inconvenientes. Para empezar, era cara, lo cual era comprensible teniendo en cuenta la atención técnica que se ponía en cada una. A modo de ejemplo, se necesitaban cincuenta kilos de hierro para fabricar cada arma y, una vez acabada, pesaba apenas once kilos, lo cual suponía un derroche increíble de este precioso material.[2] Además, para tratarse de una ametralladora «ligera», el arma era más bien pesada. Tenía un coste de 312 Reichsmark, unos 1 300 dólares de 1938.[3] No era una cifra nada

despreciable, aunque tal vez no fuera sorprendente teniendo en cuenta la cantidad de hierro, el número de piezas que se necesitaban y el hecho de que cada operario invertía unas 150 horas para la fabricación de una sola unidad. La Bren, en cambio, solo requería 50 horas. En otras palabras, Gran Bretaña podía producir, en teoría, el triple de ametralladoras Bren en el mismo tiempo, o bien podía emplear el tiempo ahorrado en fabricar otra cosa, como aviones o barcos.

El otro problema era que, si bien la posibilidad de disparar una cantidad increíble de balas constituía una ventaja incuestionable en el inicio de un enfrentamiento, semejante frecuencia de disparo tenía una contrapartida. La MG34 se refrigeraba por aire y, con quince balas por segundo detonando su carga en la recámara y a lo largo del cañón, no tardaba en calentarse muchísimo. De hecho, el calentamiento hacía que el cañón empezara a derretirse. Esto requería una doble maniobra. Primero, los usuarios debían mantener una firme disciplina de disparo y utilizarla en ráfagas cortas de unos cuantos segundos y, después, tenían que cambiar con frecuencia de cañón. Cada MG34 tenía que llevar, como mínimo, seis cañones de repuesto, que había que transpor-



Soldados alemanes disparan la muy aclamada MG34. Un arma espléndida pero demasiado elaborada, cara y con graves deficiencias que a menudo se pasaron por alto.

tar junto con la propia arma que, de por sí, pesaban alrededor de nueve kilos. A diferencia de la Bren, no tenía culata de madera adosada a la cubierta perforada del cañón, pero de todos modos, los usuarios con experiencia llegaban a dominar el cambio rápido del cañón: la apertura de un pequeño cerrojo liberaba la recámara y el cañón recalentado caía, por lo general demasiado cerca de la cara del usuario. A los hombres se les entregaba una manopla gigantesca para facilitar la maniobra, pero en la práctica casi nunca se usaba.

Los manuales de adiestramiento eran muy claros sobre la necesidad de no dejarse llevar a la hora de utilizar el arma. «Disparar más de 250 proyectiles en una ráfaga continua con un mismo cañón —decía el manual— está prohibido».[4] Esto quería decir que la ráfaga continua más larga permitida era de unos dieciséis segundos. En la práctica, no obstante, el cañón empezaba a perder precisión bastante antes; además, el humo producido al disparar tantas balas a esa velocidad causaba problemas adicionales. Lo previsible era que un artillero bien adiestrado hiciera solo 120 disparos por minuto, que casualmente eran los mismos para la Bren, aunque la frecuencia teórica de disparo de la Bren estaba ligeramente por encima de la mitad de la frecuencia que ofrecía la MG34.

El último problema era que si los soldados no se moderaban un poco con el gatillo, por lo general gastaban una cantidad horrorosa de munición con gran rapidez. La MG34 podía usar dos tambores de 34 balas, pero lo más habitual era que usara un alimentador de banda; las bandas solían tener unas 250 balas y no pesaban precisamente poco. La Bren era una ametralladora decididamente ligera y un solo hombre la podía manipular fácilmente; la MG34 era un híbrido y, en realidad, se necesitaban dos hombres para manejarla: uno disparaba y el otro se encargaba de la banda y, para sacarle el mayor provecho, los artilleros debían contar con un muy buen adiestramiento. En la práctica, los diez integrantes de un grupo —el equivalente alemán de la sección británica— solían participar en el mantenimiento de esta única arma. Esto no era necesariamente malo, ya que la intensa frecuencia de disparo indudablemente tenía sus ventajas. Pero como sucedía con casi todas las armas en una guerra, tenía tantos pros como contras.

El ejército alemán tenía algunas curiosas paradojas. Puede que contara con innovadores subfusiles y otras armas de cuidada

fabricación, pero a pesar de la fachada de enorme capacidad militar, otras áreas eran más bien de la vieja escuela. Algunos oficiales con mentalidad abierta, como el general Heinz Guderian, habían dedicado tiempo a escribir tratados sobre el futuro de la guerra con blindados, pero la mayor parte del Ejército seguía dominada por una aristocracia militar prusiana cuya herencia se remontaba a Federico el Grande y a la guerra de los Siete Años de mediados del siglo XVIII. Hombres como Von Clausewitz, Von Moltke, Von Schlieffen, Von Hindenburg o Von Ludendorff pertenecían a familias de la aristocracia alemana, y ahora el Ejército tenía al frente a Von Brauchitsch. Incluso en la Alemania nazi, era difícil llegar a un puesto de mando sin un «Von» delante del apellido.

El aspecto del ejército también tenía grandes reminiscencias del siglo XIX. El *Pickelhaube*, el antiguo casco en pico, había desaparecido, pero la gran cantidad de cuero, las botas altas, los bombachos y las tradicionales chaquetas de cuello alto se remontaban a una época pasada, cuando mantener el aspecto marcial era muy importante. Parecían inteligentes y eficientes. Parecía que hablaban en serio, y ese era precisamente el efecto que buscaban.

Los nazis adoptaron con entusiasmo este aspecto militar más tradicional, entre otras cosas porque los alemanes se caracterizaban por una fuerte tradición militar. Alemania se había forjado en 1871 con los estados prusianos como centro y, durante la década de 1860, estos habían hecho del militarismo el núcleo mismo de su existencia. No cabe duda de que la nación alemana, surgida de la unión de reinos, ducados y principados hacía menos de setenta años, era una sociedad militarista, pero la idea de que los prusianos —y, más tarde, los alemanes— eran manifiestamente superiores a la población de cualquier otro país del mundo era una reivindicación dudosa. Prusia, el mayor reino alemán antes de la unificación, solo había librado un puñado de pequeñas guerras en el siglo transcurrido entre el final de las guerras napoleónicas y la Primera Guerra Mundial. Cuando en 1864 fue a la guerra contra Dinamarca junto a Austria, apenas había combatido desde Waterloo, cincuenta años antes, y desde luego no superó a Austria militarmente. Dos años más tarde, Prusia estaba en guerra contra su anterior aliado, pero los errores de Austria pesaron tanto en la posterior victoria prusiana como el genio militar. Cuatro años después de eso, Prusia volvía a estar en guerra, esta vez contra la poderosa Francia, y fue su sorprendente éxito en este conflicto el

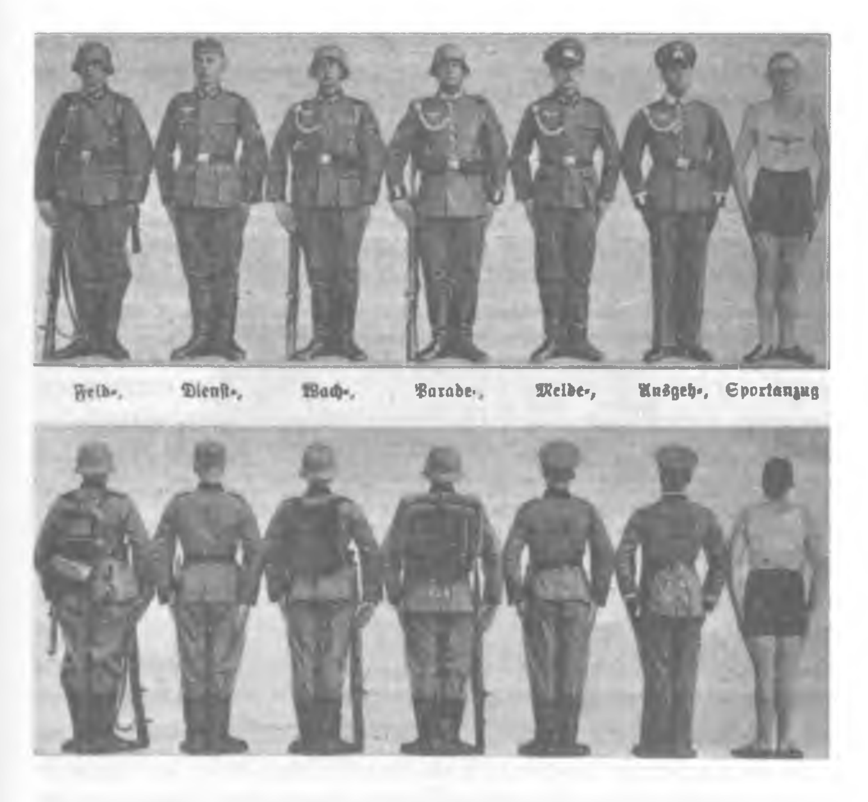
que sustentó gran parte de su arrogancia militar, que se mantendría y acrecentaría dentro de la recién formada Alemania. Curiosamente, sin embargo, estas tres guerras y la unificación alemana de 1871 no fueron orquestadas por un líder militar, sino por un líder político: Otto von Bismarck.

Tras la unificación, todo lo militar se ensalzó socialmente, se veneraba a los veteranos y los uniformes, y se consideraba que todo joven alemán que se preciara aspiraba al porte militar. Nadie era más aficionado a adoptar una pose firme y a usar uniformes militares que el káiser, Guillermo II, al que siempre se veía luciendo diferentes uniformes, relucientes petos y *Pickelhaube*, aunque nunca hubiera participado en un combate ni, francamente, hubiera sido soldado.

También formaba parte de esta herencia militar la aclamada obra de Von Clausewitz *De la guerra*, pero esta obra se basaba en un análisis de Napoleón, que era francés y, en cualquier caso, la obra fue reinterpretada por los nazis para que encajara en su ideología. La otra figura icónica era el rey de Prusia, Federico el Grande, que reinó en el siglo XVIII y que, a pesar de la veneración que le profesaba una corriente de alemanes —desde el almirante Tirpitz hasta Hitler—, había ganado solo ocho de sus dieciséis batallas, e incluso una de esas supuestas victorias, la batalla de Zorndorf en 1758, debería considerarse en realidad un empate. De todos modos, las teorías militares de Von Clausewitz y las victorias de Federico contribuían al culto de la herencia militar de Alemania. En cierto modo, los prusianos —y, más tarde, los alemanes— habían creado no solo una sociedad militarista en la cual se veneraba a los soldados, sino que también habían cultivado una fama de brillantez militar que, para ser honestos, tenía poco fundamento real. Al inicio del siglo XX, cuando Gran Bretaña amenazó a la Alemania imperial con un bloqueo económico y la destrucción de su Marina si participaba en la guerra de los bóeres, el káiser dio marcha atrás y se mantuvo al margen. Esta humillación, junto a su obsesión por los barcos, alentó un programa muy ambicioso de construcción de excelentes buques cuyo resultado fue una gigantesca flota que solo se hizo a la mar una vez, en Jutlandia en 1916, y después se retiró y fue hundida al final de la guerra.

La gran tradición militar de Alemania, por tanto, se basaba en una reputación más bien espuria y, de todos modos, recibió un golpe decisivo con la catastrófica derrota de 1918. Los nazis sur-

gieron cuando la moral alemana estaba hundida, pero apelaron astutamente a esta cuestionable tradición militar y al orgullo alemán en ese sentido de herencia marcial. Al pasearse por ahí con la espalda erguida y sacando pecho, luciendo elegantes uniformes marrones o negros y una llamativa insignia que se remontaba a las antiguas runas arias, los nazis invitaban a la gente a unirse a un atractivo y nuevo club. El mensaje era simple: sé un nacionalsocialista, viste un atractivo uniforme y siente revivir tu orgullo, identidad y misión nacional. Era una artimaña muy vieja, pero el corte y el diseño de los uniformes pretendía dar un aspecto elegante y sofisticado al tiempo que hacer un guiño al pasado militar. Los uniformes nazis estaban tan bien confeccionados como la MG34, y cuando llegó el momento de vestir a un ejército en rápido crecimiento, estos principios se mantuvieron rigurosamente.



Los siete uniformes de la infantería alemana: elaborados, variados y nada prácticos para una nación de escasos recursos naturales y con poco dinero.

Las guerreras de faena del soldado raso alemán no tenían la misma elegancia clásica que los uniformes de las SS, pero sí la suficiente, y estaban muy bien confeccionadas. Un soldado no percibía un sueldo alto, pero al menos le entregaban un equipo muy decente. La chaqueta —*Feldbluse*— estaba forrada de algodón suave o rayón, llegaba hasta el muslo y tenía dos grandes bolsillos plisados sobre el pecho y otros dos en la cintura; también tenía un plisado en la espalda, mientras que los puños llevaban botones que podían desabrocharse y la cintura, cuatro series de ojales en los cuales podían sujetarse clips metálicos. Los botones eran de aluminio, con los bordes redondeados para que pudieran manipularse fácilmente y con un diseño granulado que buscaba que no parecieran estampados en serie. El cuello de la *Feldbluse* estaba bien pespunteado y alrededor de la parte interior tenía otra fila de botones para sujetar un elegante y confortable cubrecuello. La chaqueta era cálida, cómoda y tenía el tipo de atención por el detalle capaz de complacer a un buen sastre. En 1939, a cada soldado se le entregaban nada menos que siete uniformes: de campo, de servicio, de guardia, de desfile, de revista, de paseo y de deporte. El número de proveedores de telas y de sastres que trabajaban en estos uniformes era ingente pero, como la mayor parte de la producción de guerra alemana, no respondía a los principios de la producción en cadena. Por ejemplo, había nada menos que 323 empresas diferentes que producían un mismo tipo de ropa de cama militar.[5] Esta tendencia se observaba en todos los campos.

La mayor parte del correaje del soldado estaba hecha de cuero negro: las bolsas para la munición, las cartucheras, los cinturones, las correas e incluso el arnés para colocar la pala para cavar trincheras. Las botas llegaban casi a la rodilla en lugar de al tobillo. Las mochilas de campo, aunque eran de lona, venían con correas de cuero y una solapa exterior forrada de piel. Un elemento del equipo personal muy bien diseñado era el estuche de la máscara antigás: un cilindro de acero con surcos a los lados para darle mayor resistencia. Era grande, voluminoso incluso, pero el cuidado de los detalles era impresionante. Tenía un cierre metálico y en el interior, dentro de la tapa, otro pequeño compartimento con unas lentes de repuesto para la máscara que se mantenían en su sitio mediante un broche con un muelle metálico. La complejidad de la fabricación de estos millones de estuches —cada uno de unos 25 centímetros de alto— era impresionante. Incluso dispo-

nían de una correa de cuero para llevarlo. Pronto se convirtieron en un elemento icónico del equipamiento del soldado.

Los oficiales jóvenes, como Hans von Luck y Siegfried Knappe, por ejemplo, tenían uniformes todavía más elaborados. Su uniforme de campaña estaba confeccionado con la misma lana que los de sus hombres, pero el uniforme de servicio era una gabardina con forro de seda o rayón y con un puño que abarcaba casi la mitad del antebrazo y cuyo diseño era casi del siglo XVIII. A los oficiales se les proporcionaban capotes de lana o versiones de cuerpo entero de cuero. Había uniformes diferentes para las tropas de montaña, para los paracaidistas, todavía más uniformes para las fuerzas motorizadas, e incluso más para la Luftwaffe. Los pilotos como Hajo Herrmann podían elegir entre una variedad apabullante de bombachos, pantalones de lana, pantalones de cuero, algodón, lana y guerreras de cuero de diferentes tonos de marrón y negros, algunas forradas de piel y otras no.



Soldado de infantería alemán. Viste la *Feldbluse* estándar. Tanto el corte como los correajes de cuero eran, en muchos sentidos, bastante anticuados.

Esta atención al detalle y el interés en proporcionar a los servicios armados uniformes de elegancia insuperable era comprensible en los primeros años de los nazis y servía a un propósito. Pero, a diferencia de los británicos, Alemania tenía pocas granjas de ovejas y carecía por completo de dominios al otro lado del mundo donde abastecerse fácilmente de lo que faltaba en casa. En realidad, Alemania tenía muy pocos recursos naturales propios: no tenía petróleo, muy poco mineral de hierro, nada de tungsteno, bauxita ni cobre; lo único que tenía era una industria del carbón, pero incluso esta no era nada en comparación con la de los británicos, por ejemplo. Y dado que la mayor parte de la economía ahora estaba destinada a la producción de material bélico, Alemania tampoco tenía mucho que exportar. Sin embargo, en lugar de ahorrar unos *pfennig* recortando costes en algunas áreas donde podrían haberlo hecho con facilidad, en 1939 no había ningún ejército que resultase más caro. El coste de los uniformes, no obstante, era, desde la perspectiva nazi, un pequeño precio que pagar para que los soldados creyeran que formaban parte de una sociedad militarista y tecnológicamente avanzada.

En general, el nivel de instrucción era bastante bueno, en especial entre las divisiones del Ejército Regular, a lo que contribuía un respeto rígido de la disciplina. Una buena instrucción podía cubrir muchas deficiencias en otros aspectos. Los jóvenes soldados empezaban el proceso de militarización y adoctrinamiento en los valores del nacionalsocialismo con las Juventudes de Hitler, a las que los chicos ingresaban a los catorce años. Después venía una temporada en el Reichsarbeitsdienst, o RAD, donde adoctrinaban más a fondo a los jóvenes recién salidos de la escuela mediante una dura rutina diaria de madrugones, ejercicio físico y duros trabajos manuales, como la construcción de carreteras o defensas. Para cuando les llegaba el reclutamiento militar propiamente dicho, a los dieciocho años, ya estaban a medio camino de convertirse en soldados, tras haber adquirido una estricta disciplina y haber sido imbuidos de los imperativos ideales nacionales. Las divisiones solían tener una marcada base regional, con reclutas eminentemente locales. La formación se les impartía como parte de un batallón de instrucción dentro de la división. Esto favorecía la moral pero también ahorraba gastos de transporte. Claro que también hacía que la calidad de la división dependiera en gran medida de la calidad de sus mandos.

Ahora, no obstante, tras la invasión de Polonia, más de la mitad de las divisiones del ejército tenían la ventaja de haber participado en combate, que era la mejor instrucción de todas. A lo largo de la década de 1930, mientras el ejército se expandía y también buscaba respuestas al fracaso de 1918, se estudió en profundidad la forma que adoptaría la guerra en el futuro. A diferencia de lo que sucedía en el ejército británico, donde se consideraba humillante hablar de cuestiones militares en las horas libres, en el ejército alemán esta práctica se alentaba. Hans von Luck absorbió con interés el pensamiento militar más actual. El general Heinz Guderian le había causado una buena impresión, destacaba como una especie de pionero en las tácticas móviles, en oposición a la guerra estática que había caracterizado la anterior contienda. Guderian, que había escrito artículos y un libro con sus teorías, había visitado cada una de las compañías del 8.º Regimiento de Reconocimiento Panzer de Von Luck y expuesto sus ideas a todos los oficiales y suboficiales, que las habían acogido muy satisfactoriamente. Habitualmente, los generales no se dirigían a los oficiales jóvenes ni a los suboficiales, cosa que a Von Luck, en cambio, le parecía muy bien. También pensaba que su formación desde el principio de la guerra era intensiva y se centraba sobre todo en dos aspectos: «Por un lado, nos familiarizábamos con la tecnología y con el armamento —señaló—; por otro, practicábamos enfrentamientos móviles en el campo de batalla».[6]

La instrucción de Martin Pöppel fue igualmente intensiva. El *Fallschirmjäger* había estado en alerta por si se lanzaba un ataque aerotransportado, pero al final no había sido necesario. Pöppel y sus camaradas se sintieron muy frustrados al no intervenir en Polonia, pero, acabadas las hostilidades, continuaron la instrucción con la misma dureza de siempre: más saltos y, lo más importante, más ejercicios de radio tanto en el regimiento como en la división.

En el Frente Occidental, Siegfried Knappe entrenaba ahora con la infantería y, como oficial subalterno, contaba con una formación increíble en todos los aspectos de las tácticas y despliegues de artillería. Esto les daba a él y a sus hombres una gran confianza. Puede que Knappe se sintiera desconcertado al encontrarse con caballos y no con un cañón motorizado cuando entró en el Ejército, pero ya hacía tiempo que había superado sus dudas. Además, la confianza en uno mismo y la disciplina eran

elementos cruciales en cualquier fuerza de combate. Era cierto que la Wehrmacht no estaba ni de lejos tan bien equipada como daba a entender la propaganda, pero en sus niveles inferiores, en cualquier caso, los hombres creían que estaban preparados para la guerra con Occidente. El tiempo confirmaría muy pronto si esa confianza estaba justificada.

Capítulo 12

Plan Amarillo

En la guerra llevada a cabo en el mar, la Marina Real se había apuntado algunos tantos muy valiosos, pero también se había llevado algunos disgustos. No fue nada que Gran Bretaña no pudiera encajar, pero dos ataques en concreto resultaron humillantes para un país que alardeaba de su supremacía naval. El primero había tenido lugar en septiembre, cuando un submarino había hundido el portaviones *Courageous* en las costas de Irlanda. En ese momento, el *Courageous* iba a la caza de submarinos con una reducida escolta de destructores. El hundimiento de un activo tan valioso como un portaviones demostró que la caza de submarinos no era la función más adecuada para un buque de semejante importancia y dimensiones. Fue una lección que se aprendió por las malas.

El segundo revés fue un ataque minuciosamente planificado a la flota británica en Scapa Flow, su base en las islas Orcadas, al norte de Escocia. La flota ya había participado en varias incursiones por el mar del Norte, a la caza de barcos alemanes, pero una vez más los submarinos alemanes demostraron ser su talón de Aquiles. Si bien Scapa Flow era un buen fondeadero, no se había prestado la debida atención a sus defensas, y el almirante Forbes, comandante de la Home Fleet, había recibido la orden de trasladarse a una base más segura en Loch Ewe, en la costa occidental de Escocia. Sin embargo, a comienzos de octubre, se difundió la noticia de que el crucero de batalla alemán *Gneisenau* y otros buques de superficie de la Kriegsmarine se habían adentrado en el mar del Norte, de modo que se envió al grueso de la flota de Forbes a interceptarlos al noreste de las islas Shetland. Los barcos alemanes tocaron una rápida retreta, pero en la noche del 13 al 14 de octubre, varios acorazados de la flota británica todavía estaban en Scapa, y mientras la aurora boreal destellaba en el cielo, un único submarino, el *U-47*, capitaneado por el imperturbable

Günther Prien, consiguió introducirse en el estrecho paso y hundir al buque de guerra *Royal Oak*, lo que supuso la muerte de 833 hombres. Fue un duro golpe, no solo para la Armada británica, sino también para toda Gran Bretaña.

También fue un golpe de propaganda que Alemania exprimió hasta la última gota. Prien se convirtió, de la noche a la mañana, en una figura emblemática para los alemanes, ya que si había un área donde los alemanes tenían un claro complejo de inferioridad era en su Marina. El hecho de que Prien hubiera demostrado tanto atrevimiento, astucia y pericia al meterse con éxito en la guarida del león y matar a una de las bestias, probaba que podía hacerse. Nadie quedó más satisfecho que el almirante Dönitz, porque si bien no hubo un aumento inmediato en la producción de submarinos como resultado de esta acción, el hundimiento del *Royal Oak* demostró a Hitler que una sola nave —bastante barata, por cierto—, y con una tripulación inferior a cincuenta hombres, era capaz de destruir a un enorme buque de guerra tripulado por 1 200 hombres. Demostró lo que podría conseguirse con una flota de submarinos con las cifras que Dönitz había sugerido.

Como es lógico, los británicos se mostraron desafiantes, sobre todo el primer lord, Winston Churchill. El 8 de noviembre, dio un discurso en la Cámara de los Comunes sobre la pérdida del *Royal Oak*. Entre el público se encontraba Jock Colville, quien, desde el estallido de la guerra, había dejado el Foreign Office después de que le pidieran que se uniera al n.º 10 de Downing Street como uno de los secretarios del primer ministro. Le advirtieron que sería un trabajo tedioso que le exigiría muchas horas, pero no estaba dispuesto a dejar pasar la oportunidad de estar cerca del centro de decisiones. Ahora, en la Cámara de los Comunes, le pareció que Churchill lo estaba haciendo bastante bien, especialmente por lo que tocaba a criticar la fanfarronería alemana. «Cuando recuerdo las absurdas pretensiones que suelen gritar al mundo —dijo Churchill a la Cámara—, no puedo resistirme a la tentación de decir que deberíamos limitarnos a hacer frente a toda la Marina alemana usando únicamente los navíos que, en algún momento, han afirmado haber destruido».[1] Colville pensó que ese había sido su mayor acierto. «La última afirmación alemana —apuntó Colville más tarde— es haber hundido el HMS *Kestrel*, que resulta que es una base naval para hidroaviones situada varios kilómetros tierra adentro».[2]

Bravuconadas aparte, de todos modos la Kriegsmarine tampoco se había ido totalmente de rositas. Tres submarinos, del reducido número de unidades de las que disponían, habían sido hundidos en octubre; y en diciembre, al *Graf Spee,* un acorazado de bolsillo, lo habían perseguido hasta el Río de la Plata, en Argentina. Antes de eso, el *Graf Spee* había navegado por las rutas comerciales británicas a la caza de buques mercantes. Había hundido tres de estos barcos antes de que un grupo británico formado por dos cruceros pesados y otros dos ligeros lo bloquearan en la desembocadura del Río de la Plata. El capitán del barco había recibido órdenes de Berlín para hundirlo antes que dejarlo caer en manos británicas. De la misma manera que los alemanes habían utilizado los hundimientos del *Courageous* y, especialmente, del *Royal Oak,* con fines propagandísticos, los británicos hicieron lo propio con la llamada «batalla del Río de la Plata». Un mes más tarde, en enero, el buque nodriza del *Graf Spee*, el *Altmark*, fue



Mercante británico alcanzado y hundido por un torpedo.

sorprendido cerca de Trondheim, en Noruega, a su regreso del Atlántico Sur. Soldados del destructor HMS *Cossak* abordaron el barco y descubrieron que iba armado y tenía 299 prisioneros a bordo que fueron liberados.

En realidad, esto supuso una violación de las aguas territoriales y la neutralidad de Noruega. «El telégrafo acaba de dar la primera noticia del abordaje del *Altmark* —escribió Vere Wight-Boycott, cuyo barco había vuelto hacía poco a Gran Bretaña y ahora formaba parte de la Home Fleet—. Al parecer, el *Cossak* ha hecho un buen trabajo».[3] De todos modos, Wight-Boycott se preguntaba cuál sería la reacción de Estados Unidos a esta violación de la neutralidad. En realidad, fue muy escasa. A esas alturas, los estadounidenses ya habían demostrado que para esas cuestiones tenían una doble vara de medir. En cualquier caso, la insistencia del almirante Carl en atacar a mercantes aliados con una fuerza rápida de cruceros empezaba a parecer mal calculada. Es imposible saber qué habría pasado si la fuerza de submarinos hubiera contado con doscientas o trescientas unidades al comienzo de la guerra, pero el hecho es que con esa fuerza, con tripulaciones bien formadas y antes de que la Marina Real hubiera organizado sus medidas de guerra antisubmarina (ASW), las oportunidades alemanas de poner en jaque a Gran Bretaña habrían sido mucho mayores. Las rutas marítimas eran vitales para el Reino Unido; sin ellas, el país se habría quedado paralizado. Y dado que gran parte del comercio de ultramar de Gran Bretaña atravesaba el Atlántico, ya fuera desde las Américas o el Lejano Oriente, el campo de batalla atlántico debería haber sido la prioridad número uno de Alemania en la guerra contra Gran Bretaña. Sin embargo, Hitler y el mando de la Wehrmacht eran continentalistas y no prestaron mucha atención a las medidas preconizadas por hombres ilustrados como el almirante Dönitz.

En realidad, del reducido número de submarinos, nueve se habían perdido al terminar 1939. El *U-48*, sin embargo, no fue uno de ellos. Bajo el mando del *Kapitänleutnant* Schultze, el submarino había seguido hundiendo barcos aliados, de modo que al llegar el Año Nuevo, la tripulación ya contaba con doce en su haber y el primer teniente, *Teddy* Suhren, había sido ascendido a *Oberleutnant zur See*. Pero pasó enero y llegó febrero, y Suhren y sus camaradas percibieron que la guerra se estaba haciendo más dura. Los Aliados habían empezado a armar navíos mercantes y

disparaban contra todo lo que tuviera aspecto de submarino. El sistema de convoyes también era más difícil de penetrar y llevaba un mayor número de escoltas. El tiempo también era un factor a tener en cuenta. Ese primer invierno de la guerra fue terrible, y Suhren se preguntaba si, de algún modo, era posible que la guerra y las catástrofes pudieran influir sobre los patrones meteorológicos. El canal de Kiel se congeló y en mar abierto sus chubasqueros se cubrían de hielo cuando estaban en el puente. Las gotas de agua se congelaban y quedaban colgando de los párpados y de la barba, mientras que en el interior del *U-48* había una humedad permanente que hacía que la condensación se quedara pegada a los mamparos, que la respiración quedara flotando en el aire como niebla y que la comida se llenara de moho.

Como si la meteorología no fuera suficiente, las tripulaciones de los submarinos tenían que enfrentarse a los enormes riesgos de su profesión en tiempos de guerra. Para los buques mercantes, la palabra submarino sugería la imagen de un asesino oscuro, pulcro y furtivo, y, sin duda, como destructor de barcos era muy eficaz. Pero para las tripulaciones encerradas en una lata húmeda, fétida y maloliente, el tiempo pasaba muy lentamente y la tensión era enorme. Era una situación en la que, en cualquier momento, el cazador podía pasar a ser cazado. En caso de que los alcanzaran, la tripulación se enfrentaba a una muerte por ahogamiento o asfixia, que era una muerte larga, lenta y espantosa. Sabían que lo más probable era que no encontraran nunca sus cuerpos y que sus esposas, amantes y familia vivirían para siempre con la duda de qué les habría pasado. Era mejor no pensar en esas cosas y, sin embargo, resultaba difícil no hacerlo. El *Oberleutnant* Suhren había perdido a un buen amigo el 5 de febrero, cuando un destructor británico había hundido el *U-41* en la costa de Irlanda. Los dos submarinos habían navegado juntos en Heligoland antes de esa patrulla, y Suhren había visto a su viejo amigo Jürgen, oficial del *U-41*. Lo había encontrado abatido: su hermano, un piloto de la Luftwaffe, había muerto, y estaba seguro de que a él lo esperaba la misma suerte. «Tenía toda la razón —apuntó Suhren—. No hubo supervivientes…».[4]

Suhren tuvo la fortuna de no acabar también en el fondo del mar. Para un tripulante de submarino no puede haber nada más inquietante que estar siempre a merced de las cargas de profundidad, esos dispositivos explosivos diseñados para hundirse a de-

terminada profundidad y estallar. Cuando eran atacados, existía el temor constante de saber que, en cualquier momento, se podía producir una explosión capaz de sentenciar el destino del submarino y de todos los que navegaban en él.

El 14 de febrero, estaban posicionados en la costa sudoccidental de Irlanda, entre el canal de San Jorge y el canal de Bristol. Era temprano y había una densa niebla cuando, de repente, entre la bruma, se dibujaron las siluetas de unos barcos. Un gran convoy navegaba directo hacia ellos.

«¡*Käpitan*, al puente! ¡Alarma! ¡Tripulación, a los puestos de combate!», sonó en todo el barco. Mientras Schultze bajaba corriendo al puesto de mando, se sumergieron rápidamente con estruendo y se hundieron a profundidad de periscopio.[5] Ahora todos los miembros de la tripulación tenían un papel específico que desempeñar. Zurn, el LI, u oficial jefe de Ingeniería, ajustó el rumbo del submarino para mantenerlo firme sobre su quilla y a una profundidad constante. El propio Schultze seguía en el puesto de mando pendiente del periscopio. Lo bajó y lo volvió a subir, bajó el pedal derecho y lo hizo girar 360 grados. Directamente por debajo de él, en la sala de control, Suhren esperaba, escuchando, listo para transmitir las órdenes de Schultze. En un ataque, el capitán era quien tomaba todas las decisiones sobre cuándo disparar, cuándo sumergirse, a qué profundidad y a qué velocidad. En la proa del submarino se abrieron las compuertas de los torpedos. En el TDC, el ordenador que controlaba los torpedos, el n.º 1 estaba a la espera, escuchando con atención lo que Schultze le decía. Este dispositivo, que transmitía la información a los tubos de los torpedos, funcionaba mediante coeficientes de ajuste accionados a través de giroscopios neumáticos; al disparar el torpedo, los giroscopios entraban en acción y orientaban el misil en la dirección correcta.

El silencio se apoderó de la nave. Solo se oía el débil zumbido de los motores eléctricos mientras el submarino avanzaba lentamente.

—¿OK, jefe? —preguntó Suhren sacando la cabeza por la escotilla.

Schultze asintió con la cabeza.

—Estamos bastante a babor. En cinco minutos estaré listo para disparar.

—¿Llevan mucha escolta?

Schultze asintió otra vez con la cabeza:

—Bastante.

Pasaron cinco minutos. A bordo todos estaban concentrados en sus puestos. Nadie hablaba. Entonces Schultze subió otra vez el periscopio y miró por él en derredor. Se pasaron instrucciones, se ajustaron la estabilidad y el curso, y entonces dijo:

—¡Tubos uno a cuatro, a la espera! —Y luego—: Tubo uno, ¡fuego! Tubo dos, ¡fuego! Tres, ¡fuego! Cuatro, ¡fuego!

A continuación, la espera se hizo muy larga. El blanco estaba a 1 800 metros de distancia y los torpedos viajaban a treinta nudos. Eso significaba que tardarían unos 120 segundos... dos minutos interminables. El cronómetro sonó. El LI tenía dificultades para mantener el submarino a profundidad de periscopio y pidió más velocidad.

—Ochenta segundos —dijo el *Obersteuermann*. Luego 90, 100, 110.

Schultze ordenó un giro del submarino a estribor y a continuación oyeron un golpe sordo: ¡habían hecho diana! Acababan de darle al SS *Sultan Star*, un carguero británico de once mil trescientas toneladas que transportaba carne procedente de Argentina.

—¡Rápido, más profundidad! —ordenó el capitán.

—¿Qué sucede? —preguntó Suhren.

—Un barco de la escolta nos ha detectado. ¡Viene directo a por nosotros!

A partir ese momento, todo pareció suceder al mismo tiempo. Oyeron otras dos explosiones —sus torpedos habían impactado de nuevo en el barco—, pero, al mismo tiempo, el submarino se sumergió más hondo, crujiendo y gimiendo, mientras aumentaba la presión a su alrededor. A una profundidad de 120 metros, una ráfaga de ocho cargas de profundidad estalló peligrosamente cerca. El *U-48* se sacudió y cabeceó. Por encima de ellos oyeron claramente el ASDIC del enemigo, el sónar del barco, *ping-ping-ping*, y el zumbido sordo de las hélices. El submarino estaba atrapado en las profundidades y ya se habían producido daños.

—¡Las válvulas de expulsión hacen agua! —informaron desde la sala de máquinas.

—Zurn —dijo Schultze—, asegúrese de que las válvulas estén todo lo cerradas posible.

Zurn obedeció, pero todavía entraba una pequeña cantidad de agua.

Por encima de ellos, el convoy seguía su camino. Suhren, que había cogido los hidrófonos del radioperador, oyó los motores de los barcos hasta que el sonido de las hélices de los escoltas los cubrieron; sonaban como el chirrido de un clavo raspando sobre una superficie metálica. Eran las 7.00. Más cargas de profundidad burbujearon en su dirección. Devolvió los auriculares y se sujetó fuerte. Una explosión. El submarino se estremeció. Después, otras cinco explosiones en rápida sucesión. Pero seguían de una pieza. Con tranquilidad, Schultze ordenó un cambio de rumbo hacia el oeste.

No obstante, los ataques no habían terminado. El submarino bajó a 120 metros. Daba la impresión de que las explosiones se acercaban. Siguieron descendiendo. El casco crujía y rechinaba hasta que, con un golpe seco, se detuvieron a 135 metros. Las cartas de navegación los situaban en el banco de Cockburn. No podían descender más. Por encima de ellos, un destructor barría la zona otra vez, se seguía oyendo el *ping* del ASDIC. El zumbido de la hélice, seguido por el burbujeo de las cargas de profundidad; después, *¡pum! ¡Pum! ¡Pum!* Una vez más, el *U-48* se sacudió, se levantó del lecho marino y volvió a caer. «Casi no podemos mantenernos en pie —observó Suhren—. Buscamos un lugar donde agarrarnos y nos sujetamos como podamos».

Dentro, nadie se atrevía a hablar; apenas se atrevían a respirar. Un pequeño objeto metálico cayó al suelo del puente, lo que atrajo furiosas miradas hacia el responsable. Pasó una hora, luego otra, y cada una vino acompañada de un nuevo ataque. A mediodía habían lanzado contra ellos no menos de once cargas de profundidad. Suhren había hecho algunos cálculos: los hidrófonos habían recogido el sonido de las cargas de profundidad en el momento de entrar en el agua; a continuación se hundían a razón de 4 metros por segundo y las explosiones se producían a una profundidad de entre 110 y 120 metros, tan solo 15 por encima de ellos.

—¿Qué te parece? —preguntó Schultze a Suhren—. ¿Y si soltáramos un poco de petróleo? Seguramente pensarán que nos han dado.

—No —respondió Suhren negando con la cabeza—. Ni el menor movimiento. Nos haremos los muertos. En cuanto oscurezca, desistirán.

Todos parecían tensos, fatigados y agotados. Solo Schultze estaba tan tranquilo e imperturbable como siempre. La imperturbabilidad era uno de los atributos clave de cualquier capitán de submarino.

En el interior del submarino no era ni de día ni de noche; pero arriba, en la superficie del océano, la oscuridad había llegado. Sin embargo, cada media hora, más cargas de profundidad estallaban a su alrededor. No daban tregua. El zumbido del ventilador empezaba a poner de los nervios a la tripulación, pero no podían hacer nada al respecto. «Nos preguntamos —apuntó Suhren— si nosotros habríamos tenido tanta paciencia o si ya habríamos informado de que el enemigo había sido destruido. Poco a poco mis dudas regresaron. ¿Cuánto puede durar una ejecución?».

Las horas pasaban, lenta, dolorosamente. La tensión se mantenía entre los que estaban dentro del submarino. De repente, a las 22.00, hubo una serie no de cinco, sino de ocho cargas de profundidad. ¿Sería significativo? Tal vez... sí.

—Sala de escucha, ¿qué oís? —preguntó Suhren.

—¡*Herr Oberleutnant*, oigo que los dos destructores se alejan!

Sin embargo, Schultze todavía no ordenó que se movieran. Esperarían otra media hora... para estar seguros.

Pasó la media hora y por encima de ellos todo era silencio, de modo que Schultze ordenó que las bombas se pusieran en funcionamiento, y lo hicieron con un zumbido agudo que a Suhren le resultó difícil de aguantar, ya que operaban bajo 13,5 atmósferas de presión. Lenta, muy lentamente, el submarino perdió peso y poco a poco, cautelosamente, se levantó del lecho marino. Avanzaron suavemente mientras ascendían hasta que, por fin, salieron a la superficie. Suhren siguió a Schultze hasta el puente. Cuando abrieron la escotilla y treparon afuera, Suhren sintió que le pitaban los oídos al igualarse la presión. Horrorizados, vieron luces brillantes a su alrededor; estaban rodeados por unos veinte barcos de pesca anclados sobre el banco de Cockburn. Pero era de noche y nada se movía, así que tras sumergirse a medias y contando solo con los motores eléctricos, lograron deslizarse en silencio y pasar desapercibidos.

Acababan de dejar atrás los pesqueros cuando nuevas sombras surgieron delante de ellos y, al acercarse, vieron que eran más barcos mercantes. Una vez más, Schultze ordenó atacar, apuntando a un gran carguero. Dispararon los torpedos y cien segundos des-

pués, llegó una explosión: un nuevo barco alcanzado que se sumó al cómputo creciente de víctimas del *U-48*.

—Ahí tienes, Suhren —dijo Schultze—. Volver a atacar y hacer blanco es la mejor medicina.

Ese mes de febrero no hubo en ningún momento más de diez submarinos operativos en el mar, pero cincuenta y seis mercantes aliados fueron hundidos, junto con tres submarinos. No cabía duda de que la guerra en el mar estaba en marcha. En cambio, en tierra casi no se movía nada, y tampoco en el aire. El mal tiempo reinante lo hacía imposible.

Pero esto no significa que no hubiera actividad. Las fábricas desde Inglaterra a Polonia y Checoslovaquia, países ocupados por Alemania, seguían fabricando tanques, aviones, munición y demás instrumentos de guerra. En las plazas de armas y campamentos de instrucción, los hombres hacían sus ejercicios y aprendían los rudimentos de la vida del soldado, mientras que a lo largo del Frente Occidental, los bandos en conflicto se preparaban, armaban defensas, se adiestraban para el enfrentamiento que, de repente, parecía que nunca fuera a tener lugar.

En Zossen, el OKH seguía haciendo todo lo posible para evitar cualquier asalto inminente en el oeste y, al mismo tiempo, intentaba pergeñar un plan de ataque que tuviera alguna posibilidad de éxito, por escasa que fuera. Pero en las diez semanas que habían pasado entre la reprimenda de Hitler a Von Brauchitsch de comienzos de noviembre y las primeras dos semanas del nuevo año, el general Halder no había hecho progresos muy notables.

Sin embargo, había un par de altos comandantes en el Ejército que creían haber encontrado una manera. Uno de ellos era el general Erich von Manstein, jefe del Estado Mayor del *Armeegruppe A*, uno de los tres grupos de ejército ya reunidos y que, durante ese tiempo, había escrito y enviado a Hitler nada menos que siete borradores de un atrevido plan cuya idea central era un ataque sorpresa a través de las Ardenas. Se trataba de llevar a cabo un ataque importante en el norte, entrando en Bélgica a través de los Países Bajos. Los Aliados supondrían que este era el ataque principal y entonces harían avanzar sus tropas, a través de Bélgica, para responder a la amenaza, pero el ataque realmente importante llegaría a través del espeso bosque y las onduladas colinas de las Ardenas en el sudoeste belga. La fuerza invasora aparecería

en el río Mosa, la principal línea de defensa de los franceses, y lo cruzaría hacia la costa del canal de la Mancha. De esta manera, el grueso de los ejércitos francés, belga y británico quedaría apresado en una bolsa. Ese era el plan: un ataque por dos frentes; el primero, una finta en el norte, donde los aliados lo esperaban, y el otro, el principal, o *Schwerpunkt,* en el lugar más insospechado.

Las Ardenas era una zona de espeso boscaje y onduladas colinas con ríos en valles profundos que abarcaba la región sudoccidental de Bélgica, país que, al igual que en 1914, se mantenía neutral. En realidad, todos los borradores eran más o menos iguales y se basaban en la premisa de que si los alemanes conseguían llegar al caudaloso río Mosa y atravesarlo en una operación sorpresa, en un rápido ataque en el que emplearían todas las fuerzas mecanizadas de las que disponían, podrían abrirse camino hacia Francia antes de que el lento y más metódico ejército enemigo tuviera ocasión de reaccionar.

Sin embargo, Halder había desechado las sugerencias de Von Manstein porque, si bien la idea básica era indiscutiblemente atrevida y osada, a su entender dependía de demasiadas variables para resultar exitosa: de que la complicadísima operación logística a través de las Ardenas —una zona que se consideraba impenetrable para el movimiento de tropas mecanizadas a gran escala— saliera tal como se había planificado; de que las fuerzas aéreas aliadas no lo detectaran; de que se pudiera tomar por sorpresa a los franceses y, en caso de que así fuera, estos no pudieran recuperarse debidamente; de que las unidades Panzer, que no se habían probado, pudieran abrir una brecha semejante a través de Francia. Después de todo, al llegar la primavera —el momento más obvio para lanzar la ofensiva— habría apenas diez divisiones Panzer y seis divisiones mecanizadas en todo el ejército. ¿Se podía esperar realmente que barriesen Francia de la forma en que lo vislumbraba Von Manstein? Por mucho que se esforzase, Halder no podía imaginarlo, pero sabía a la perfección que ese era precisamente el tipo de plan atrevido que Hitler aceptaría de inmediato. Además, el propio Führer había sugerido un ataque a través del Mosa en Sedán, en el mismo linde de las Ardenas, no en un arranque de genio militar, sino porque por allí habían cruzado exitosamente los prusianos en 1870. Con esto en mente, Halder había apartado a un lado todos los memorandos de Von Manstein.

En el nuevo año, sin embargo, sucedieron dos cosas que hicieron recapacitar a Halder y que reconsiderara los posibles méritos del plan de Von Manstein. La primera tuvo lugar el 10 de enero, cuando un avión alemán hizo un aterrizaje forzoso cerca de Malinas, en Bélgica. A bordo iba un oficial de operaciones de la Luftwaffe con copias de los últimos planes ofensivos de Alemania, que todavía sostenían que los Países Bajos debían ser el escenario principal del ataque. Al caer en la cuenta de la importancia de los documentos, los oficiales alemanes trataron rápidamente de quemarlos, pero los capturaron antes de que pudieran destruir los planes. Lo que inicialmente había sido una filtración terrible para la seguridad, se convirtió de pronto en una oportunidad sorprendente para engañar al enemigo, a pesar de la ira de Hitler porque el incidente había provocado una rápida respuesta de los Aliados que iniciaron extensos movimientos de tropas, pusieron en estado de alerta a todo el frente e hicieron avanzar a las reservas, como atestiguaron los aviones de reconocimiento de la Luftwaffe. La reacción de los Aliados demostró que esperaban un ataque alemán exactamente como el que describía Halder en sus planes.

El segundo acontecimiento tuvo lugar unas semanas más tarde. A finales de enero, Von Manstein había sido desplazado y se le había dado el mando de un cuerpo que solo existía de nombre. Frustrados por esto, los generales Günther Blumentritt y Henning von Tresckow, dos admiradores de Von Manstein, asumieron la responsabilidad de entregar sus planes al general Schmundt, asistente militar de Hitler. Así fue como llegaron a manos del Führer, que, por supuesto, los aceptó de inmediato.

No obstante, la situación a mediados de febrero era muy diferente a la del pasado octubre. Es cierto que la producción de aviones y tanques de los Aliados superaba a la Alemania, pero los meses de calma tensa en el Frente Occidental también habían ayudado considerablemente a la Wehrmacht. En ese tiempo, las existencias de municiones, que habían descendido de manera drástica durante la campaña polaca, se habían recuperado e incrementado y, lo más importante, se había aprendido mucho y se había incorporado a la instrucción. Polonia había sido un banco de pruebas importantísimo. Mientras Francia y Gran Bretaña habían mantenido la línea y construido defensas, el ejército alemán se preparaba para operaciones ofensivas a las que ahora

podía sumar experiencia. El número de aviones nuevos estaba muy por debajo de lo que Göring y la Luftwaffe querían, y solo unos cuantos submarinos nuevos se sumaban a la guerra contra el comercio por mar, pero el Ejército estaba en condiciones mucho mejores que unos meses atrás.

Otro factor que contribuyó a que Halder cambiara de postura fue la lenta respuesta francesa a los recientes movimientos de reagrupación de los alemanes a lo largo del frente: la inteligencia daba a entender que habían tardado no menos de dos semanas en darse cuenta de que había un cambio en las disposiciones de las tropas alemanas. O sea, que en caso de que fuese posible trasladar fuerzas suficientes a través del bosque de las Ardenas desde Luxemburgo y Bélgica y llegar a las principales defensas francesas en menos de ese tiempo, teóricamente sería posible pillarlos desprevenidos. «Podemos asegurar la sorpresa», anotó confiado en su diario después de una conferencia del Führer en febrero.[6] Más aún, cualquier iniciativa a través de las Ardenas tendría muchas más oportunidades de éxito si se emprendía con buen tiempo y cuando los días eran largos, con mucha luz solar. Por suerte para Halder, el mal tiempo hizo que el asalto propuesto por Hitler se pospusiera una y otra vez. Esto también jugaba a favor de Halder, pues permitía que el ejército estuviera suficientemente preparado para emprender una operación de semejante magnitud antes de iniciarla.

Además, ahora Hitler empezaba a considerar atacar primero a Dinamarca y Noruega, antes de lanzar una ofensiva sobre Francia y los Países Bajos. La campaña de armamento para el invierno había demostrado lo mucho que Alemania necesitaba mineral de hierro. El problema era que la mayor parte venía de Suecia vía Noruega, de modo que era esencial garantizar una ruta de transporte segura y fuera del alcance de la Marina británica. La invasión y la ocupación eran la única manera de lograrlo. Además, Noruega proporcionaría bases importantes para futuros ataques contra el comercio británico. En suma, una invasión de este tipo ofrecía numerosas ventajas, y en especial antes de lanzar cualquier ofensiva en el oeste.

Así que ahora, en febrero de 1940, Halder se encontraba en mejores condiciones para llevar a cabo una ofensiva; tenía, además, la oportunidad de sacar ventaja gracias a un engaño involuntario y la oportunidad de asegurar antes de la ofensiva el flanco

norte y el suministro crucial de hierro. Por último, las maniobras militares de comienzos de febrero también habían demostrado que, después de todo, este osado plan de ataque tal vez, y solo tal vez, podría funcionar. Halder comprendió durante los dos primeros meses de 1940 que se enfrentaban a una dura decisión: optar por un plan más cauteloso que evitara una derrota rápida o bien arriesgarlo todo, lo cual era, además, la única forma realista de obtener una victoria decisiva.

Así pues, a finales de febrero, cuando Halder presentó sus últimos planes, ya había cambiado por completo de opinión: el *Armeegruppe B* irrumpiría ruidosamente en los Países Bajos y el norte de Bélgica con el apoyo de gran parte de la Luftwaffe, mientras que los Panzer del *Armeegruppe A* avanzarían a toda velocidad por las Ardenas y atacarían a los franceses a través del Mosa. Con suerte, los Aliados caerían en la trampa y acudirían de inmediato a hacer frente al ataque por el norte, mientras el principal ataque de los alemanes les entraba por la puerta trasera, por Sedán, y hacía caer al frente aliado del norte en una trampa en la que quedaría rodeado antes de que pudiera responder de forma efectiva. La operación recibiría el nombre en código de *Fall Gelb:* «Plan Amarillo», un nombre en código que, al igual que el de «Plan Blanco», era deliberadamente neutro. Sin embargo, ahora el problema era que, aunque Halder e incluso Von Brauchitsch estaban convencidos de la idoneidad del plan, resultaba evidente que la mayoría de los altos comandantes de la Wehrmacht no estaban de acuerdo con ellos. E incluso para Halder no cabía duda de que el Plan Amarillo era una apuesta muy arriesgada. Muchas cosas podían salir mal.

Capítulo 13

El frente local

En Alemania, la guerra había descendido sobre el Tercer Reich como un sudario. La campaña en Polonia había llegado a una conclusión rápida y decisiva pero, en Navidades, cualquier esperanza de sentar a Occidente a la mesa de la paz para iniciar negociaciones parecía haberse esfumado. A la joven Margarete Dos, de quince años, la guerra le había cambiado la vida irrevocablemente. Era una atleta muy aplicada y había soñado con representar a Alemania en las Olimpiadas de 1940, pero eso nunca sucedería; no habría Juegos Olímpicos ahora que había estallado la guerra.

Margarete vivía en Charlottenburg, en Berlín, con su madre, un hermano más pequeño, Dieter, y su padrastro, Karl Spaeth, un veterano de la anterior guerra y ahora oficial del Estado Mayor en los cuarteles de la Kriegsmarine. A pesar de su cargo, uno de los primeros efectos directos de la guerra había sido el decomiso de su coche familiar, ya que el *Oberst* Adolf von Schell lo necesitaba para labores de guerra. Unos hombres de las SS acudieron a su casa para llevárselo y, aunque les ofrecieron una compensación a cambio, los hombres aseguraron que como la familia ya no podría comprar combustible, tampoco tenía sentido que conservaran el vehículo.

Inmediatamente se ordenaron apagones y por todas partes había carteles que advertían: «El enemigo te ve. Apaga la luz». En su casa, la familia de Margarete puso cortinas opacas y persianas en todas las ventanas. Incluso en Unter den Linden, la calle más famosa de Berlín, se instalaron redes de camuflaje de uno a otro lado de la calle, con lo que parecía que la gente caminaba por el interior de una enorme tienda de campaña.

A Margarete no le importaba demasiado el coche de la familia, ya que tenía una bicicleta, y además podía tomar el metro y el tren. Tampoco le importaban los apagones, pero sí el racio-

namiento, que era estricto y había empezado en agosto. Podían consumir margarina, pero no mantequilla, y alimentos tan básicos como la carne y el pan estaban racionados. Todos los cereales, grasas, queso, leche, azúcar y huevos también estaban racionados. Un caldo insípido y sin sustancia pasó a ser el alimento básico de la población. Las cartillas de racionamiento, con cupones recortables llamados *Essensmarken,* no solo eran para la carne y el pan, sino también para el jabón y la ropa. Los cupones estaban identificados por colores —por ejemplo, el rojo para el pan—, y eran válidos durante veintiocho días, lo cual significaba que las autoridades podían modificar las raciones de un mes para otro. También era muy estricto el racionamiento de ropa, con más cartillas de diferentes colores. Alemania no producía algodón, la lana era escasa y había que hacer uniformes militares increíblemente complicados. Para una bonita adolescente como Margarete, que se estaba convirtiendo en una joven mujer, el racionamiento de la ropa era deprimente. «Nuestra ropa siempre era demasiado pequeña o demasiado grande, o se veía andrajosa —observó—; los zapatos nunca nos iban bien y andábamos con los dedos tan apretados que siempre me dolían los pies».[1] Además, casi todo era marrón: los jerséis, las faldas, los zapatos.

A Margarete todo le resultaba incómodo, no solo por el racionamiento impuesto a los alimentos y a otras cosas, sino porque a menudo era incoherente. A veces no había casi de nada, incluso con los cupones de racionamiento, y de repente había abundancia de un tipo determinado de fruta. También cambiaba el pan, porque se le añadían otros ingredientes. Y en ocasiones no había pan de ningún tipo. El café había desaparecido y había sido reemplazado por *Ersatzkaffee*, hecho de achicoria y granos de trigo tostados. Lo llamaban *Muckefuck,* y Margarete lo odiaba.

En realidad, los nazis habían tratado de prepararse para el doble problema de librar una guerra y seguir alimentando adecuadamente al país. La agricultura de Estado estaba en manos del Departamento de Alimentación y Agricultura, el *Reichsnährstand*, o RNS, dirigido por Walther Darré, uno de los primeros nazis y amigo de Hitler. En muchos sentidos, los orígenes de la fantasía nazi de una «raza superior» se debían a él, que estaba obsesionado no solo con la agricultura, sino también con el cultivo selectivo. Heinrich Himmler, jefe de las SS, estaba muy interesado en la filosofía de Darré de «sangre y suelo», y con lo de cuidar

al granjero alemán, al que consideraba la esencia de la raza nórdica. El propio Himmler había tenido una granja de pollos tras licenciarse en Agricultura.

Desde el principio, los nazis habían comprendido que necesitaban ocuparse de la agricultura y de los problemas potenciales de alimentar a la nación y a las fuerzas armadas, aunque este era solo uno más de los dolores de cabeza económicos a los que debían hacer frente. El gran problema era que la balanza de pagos seguía atormentándolos. Para rearmarse, tenían que importar materias primas, ya que carecían de ellas. Sin embargo, esas armas que luego producirían serían para su propio uso y, por tanto, no podían exportarlas, lo cual les habría proporcionado las divisas que tanto necesitaban. En otras palabras, del país salía una gran cantidad de dinero alemán, pero entraba poco. Una forma de reducir el gasto exterior era importar menos alimentos y consumir más producción nacional. De ahí que al granjero alemán le correspondiera un papel crucial en la ayuda al rearme.

A los alemanes les gustaba dar tintes marciales a sus proyectos de estado. En el siglo XIX y comienzos del XX, habían tenido la «guerra contra la naturaleza», en la cual Alemania había luchado para canalizar ríos como el Rin o para mejorar el abastecimiento de agua en las conurbaciones industriales mediante proyectos de grandes presas. En noviembre de 1934, Herbert Backe, un tecnócrata agrario nazi, puso en marcha la «batalla de la producción», o *Erzeugungsschlacht*. Aunque nunca se plantearon la cuestión de llegar a ser totalmente autosuficientes, la batalla de la producción se diseñó para maximizar la producción doméstica y mejorar los resultados obtenidos en la época.

Los grandes sectores donde había que mejorar no eran los cereales, en los cuales Alemania ya era autosuficiente, sino los piensos y las grasas, así como algunas materias primas, lo que llevó a un aumento del cultivo de plantas con alto contenido en fibra. La batalla de la producción se lanzó con una campaña masiva de propaganda: a los granjeros alemanes había que convencerlos, no obligarlos. Darré estaba convencido de que el camino a seguir consistía en apelar al honor alemán y al orgullo nacional. Sin embargo, por desgracia para Darré y Backe, la batalla de la producción no pudo tener un inicio peor. Dos malas cosechas seguidas supusieron un aumento en lugar de un descenso de las importaciones de alimentos, al tiempo que otras medidas mal gestionadas

por la RNS complicaron todavía más los problemas. Una de estas medidas consistió en pedir a los granjeros que entregaran el 70 por ciento de su cosecha de centeno, que por lo general se usaba para fabricar pienso para animales, a cambio de cebada importada. La mayor parte de los granjeros, como es natural, consideró que era un engorro innecesario entregar una cosecha a cambio de otra destinada al mismo fin. El resultado neto fue una escasez terrible de piensos nacionales. La batalla de la producción no sirvió de mucho.

La supervisión de los granjeros volvió a ser más estricta con el inicio del Plan Cuatrienal de 1936. A partir de entonces, todo granjero con una explotación superior a cinco hectáreas debía tener una cartilla de registro. El registro y la entrega de dichas cartillas era un trámite complejo porque había más de dos millones de explotaciones agrícolas que entraban en esta categoría, lo cual representaba el 90 por ciento de toda la tierra cultivable de Alemania. En otras palabras, había demasiadas granjas como para conseguir una agricultura alemana realmente eficiente. El pequeño tamaño de estas granjas dificultaba la introducción de medios mecánicos, aunque a esto se le sumaba la poca industria motriz que tenía el país. En 1939, Alemania solo tenía un tractor por cada 400 hectáreas; en Gran Bretaña, la proporción era de un tractor por cada 121 hectáreas.[2] En realidad, los nazis no podían hacer mucho más sin una importante inversión en maquinaria agrícola —lo cual era impensable— o bien sin modificar radicalmente la naturaleza de la agricultura alemana, pasando de explotaciones de escala reducida a otras mucho mayores. Esto habría ido en contra de la ideología nazi y, en cualquier caso, ponerlo en práctica habría requerido demasiado tiempo, con lo cual era un fracaso asegurado. Por tanto, la producción de alimentos seguiría siendo un problema y no había ninguna solución obvia a la vista, excepto la de crear más *Lebensraum,* espacio vital. O, dicho con otras palabras, recurrir a la colonización o expansión territorial.

En realidad, más que ganar terreno agrícola, la Alemania rural perdió alrededor de 400 000 hectáreas como consecuencia de la construcción de la Línea Sigfrido a lo largo de la frontera occidental del país, a lo que hay que sumar el terreno que se destinó al proyecto de autopistas y que supuso la construcción de carreteras de dos carriles para enlazar las ciudades más importantes. En 1939, había 3 500 kilómetros de autopistas, la mayor parte

de las cuales atravesaban zonas agrícolas. Dado que los alemanes disponían de muy pocos coches y la mayor parte del tráfico militar se hacía por ferrocarril, estas autopistas no tenían mucho sentido, aunque originalmente se habían diseñado con la idea de transportar unos 300 000 soldados del este al oeste de Alemania en 48 horas. Tampoco eran una respuesta al desempleo, ya que la industria dedicada al rearme había solucionado ese problema. No obstante, se inauguraron con una gran campaña propagandística que dio la imagen de una Alemania moderna y avanzada.

Sin embargo, todavía más terrenos agrícolas fueron expropiados para convertirlos en zonas de instrucción militar y para la expansión industrial restando todavía más tierras a la agricultura. Esta pérdida de superficie, por supuesto, tuvo consecuencias en la producción. Una de las paradojas de la Alemania nazi fue que la batalla de la producción se diseñó, sobre todo, para contribuir al rearme y, sin embargo, dicho rearme dificultaba ahora las posibilidades de los granjeros para prestar esa ayuda.

De este modo, la única manera real de mejorar la producción nacional de Alemania consistía en usar más fertilizantes. Y, de hecho, la RNS implementó esta medida con bastante éxito, básicamente abaratando los precios. Entre 1933 y 1939, el uso de fertilizantes aumentó en un tercio y la producción nacional también creció, aunque no sustancialmente. En realidad, el grado de autosuficiencia de Alemania ya estaba en un 81 por ciento en 1936, y aumentó al 83 por ciento en 1939. No obstante, las importaciones también habían aumentado para entonces en aproximadamente una cuarta parte, lo cual significaba que, en general, desde la llegada de los nazis al poder en 1933, el grado de autosuficiencia del país solo había crecido un 3 por ciento, que no era mucho. El otro gran problema que no se había abordado era el forraje para los animales. Proporcionalmente, Alemania consumía más cerdo que cualquier otro país, pero el problema con los cerdos era que competían con los humanos por los mismos alimentos, a diferencia de las ovejas, que comían hierba.

La solución pasaba por reducir el número de cerdos, pero entonces se reducía la disponibilidad de grasa, y eso, a su vez, hacía que la gente consumiera más remolacha azucarera y patatas. La consecuencia de esto era la reducción del forraje para los cerdos. Los británicos, en cambio, consumían una mayor proporción de cordero, una fuente de carne más práctica porque las ovejas se ali-

mentaban de hierba y su lana se podía transformar en uniformes. De hecho, las cantidades de cerdos y ovejas que tenían ambos países eran casi el reflejo opuesto de las de Gran Bretaña: en 1937, Alemania tenía 4 millones de ovejas, mientras que Gran Bretaña tenía 24,5 millones. En cuanto a los cerdos, Alemania tenía 23 millones y Gran Bretaña solo 4 millones.[3] Pero claro, no es tan fácil cambiar los hábitos alimentarios de una población.

Con el estallido de la guerra y la inmediata imposición de un bloqueo por parte de Gran Bretaña y Francia, maximizar la producción nacional de alimentos era imprescindible. Aun así, había unas reservas razonables de grano, las cartillas de racionamiento se habían implementado en 1937, las cosechas estaban en alza y el país prácticamente era autosuficiente en grano, patatas y azúcar. Puede que a Margarete Dos le resultara incómoda la instauración del racionamiento y que algunos días le hubiese gustado comer algo más, pero a pesar de las adversidades, en Alemania nadie pasaba hambre.

No obstante, aunque la situación alimentaria en ese momento fuera razonablemente satisfactoria, era evidente que se avecinaban problemas, y Walter Darré era perfectamente consciente de ello. El servicio militar y el rearme empleaban mano de obra procedente de la agricultura y en breve habría escasez de combustible, igual que de productos químicos necesarios para la obtención de fertilizantes, unos productos químicos que también se usaban en la producción militar. Ya en febrero, Darré había advertido a algunos comandantes de tropas que la alimentación era el problema más urgente al que se enfrentaba Alemania.[4] Y tenía razón.

Así pues, la alimentación —un componente fundamental de la guerra— era solo uno de los muchos factores que se tenían en cuenta en los planes de guerra de Hitler, y, como sucedía con todo lo demás, apuntaba a una cosa: la necesidad de una victoria rápida, contundente y decisiva frente a las potencias occidentales. Con Hitler y los nazis en el poder, no había otra alternativa. Occidente nunca confiaría en ellos y tampoco lo haría la URSS, a pesar de los pactos que beneficiaban a ambas partes. La Alemania nazi no podía solucionar esa escasez de recursos, barreras para el aumento de la fuerza alemana, sin una conquista militar. Evidentemente, al menos en teoría, las guerras de saqueo podían matar dos pájaros de un tiro: mediante la apropiación de las tierras por la fuerza, el Reich obtenía los recursos que necesitaba y, al mismo

tiempo, neutralizaba la amenaza de sus vecinos. Está claro que era una estrategia de alto riesgo, pero encajaba perfectamente con la mentalidad de jugador de Hitler. En caso de que funcionara y la nación alemana aceptara el reto, habría Reich durante mil años más. Si fracasaba, Alemania no merecía volver a levantarse.

No se sabe con certeza cuándo Hitler empezó a darse cuenta de que una guerra europea era inevitable, aunque es evidente que había empezado a dar formar a sus planes años antes. Ya en noviembre de 1937, en una reunión convocada para discutir las



Gran Bretaña y Alemania eran los mayores consumidores de carne de Europa. La carne nacional británica era el cordero, una fuente de carne más práctica dado que las ovejas tenían múltiples ventajas y no competían con los humanos por el mismo alimento. No podía decirse lo mismo de los cerdos, la carne nacional alemana.

quejas de Raeder acerca de que la Kriegsmarine no recibía una cuota suficiente de acero y de otras materias primas, el Führer decidió exponer sus políticas expansionistas a Raeder, Göring, el general Werner von Fritsch y el barón Konstantin von Neurath, estos dos últimos jefe del Ejército y ministro de Asuntos Exteriores respectivamente en ese momento. Les dijo que Alemania no disponía de alimentos suficientes ni tenía una economía lo bastante fuerte y que, por lo tanto, debería apropiarse por la fuerza de lo que necesitara y hacerlo a la mayor brevedad, antes de que Francia y Gran Bretaña se volvieran demasiado fuertes militarmente. «La política alemana —apuntó el *Oberst* Friedrich Hossback al escribir el acta de la reunión— debía enfrentarse a dos antagonistas inspirados por el odio, Gran Bretaña y Francia, para los cuales un coloso germano en el centro de Europa era como una espina en el costado».[5]

Con esto en mente, Hitler había invadido Austria y Checoslovaquia, con lo que había destruido a enemigos potenciales y absorbido territorio y recursos para el Reich. Polonia había formado parte del mismo plan. Gran Bretaña y Francia le habían declarado la guerra, pero a Hitler no le importaba: pronto llegaría el momento de la verdad. Enviaría a sus ejércitos contra ellos y derrotaría a los dos países, tras lo cual no le temblaría la mano para incrementar todavía más la fuerza de Alemania, ya que el Reich se habría enriquecido gracias al espacio y los bienes europeos saqueados. Y entonces, una vez hubiese dominado el oeste y vencido a sus vecinos, Alemania podría volverse hacia el este.

Todo esto estaba muy bien, pero mientras tanto, los berlineses como Margarete Dos y su familia esperaban —y creían— que la guerra terminara pronto. La Navidad no había tenido su magia habitual ya que las salas de baile se habían cerrado, los bares y restaurantes ya no podían permanecer abiertos hasta tarde y, si bien en los escaparates de las tiendas relucían tentadores productos, la mayoría eran más para adornar que para vender.

El carbón también estaba racionado, ya que se primaba su uso para la industria y para mover los trenes antes que para los hogares, y estaba siendo un invierno especialmente frío, el más frío en décadas. Margarete oyó que habían encontrado a un hombre congelado en plena calle. El día de Fin de Año, su madre mandó a Margarete a ver a *Herr* Strichler, que tenía un restaurante con un *Biergarten* al otro lado de la calle. Tras abrigarse todo lo po-

sible, salió a la nieve. Herr Strichler le caía bien, siempre parecía alegre y dispuesto a hablar. El hombre señaló uno de los muchos carteles con los que habían empapelado la ciudad: «NADIE PASARÁ HAMBRE. NADIE MORIRÁ DE FRÍO».

—¡Ahora ya ni siquiera nos está permitido pasar hambre! —le dijo a Margarete.[6]

En Francia, a pesar del frío, todavía no pasaban hambre, aunque la agricultura sufría los mismos problemas que en el resto de Europa. La tradición del campesino francés estaba tan arraigada como en Alemania, pero la agricultura y la comunidad agrícola habían sido vapuleadas durante la década de 1930. Gracias al derecho sucesorio napoleónico, la mayoría de las explotaciones agrícolas eran de carácter familiar y no habían hecho grandes inversiones ni disponían de tecnología moderna. Puede que Francia en conjunto estuviera dotada de una gran cantidad de automóviles, pero los agricultores, en líneas generales, no lo estaban. No obstante, había excepciones. En torno a la cuenca de París y a los amplios y cultivables campos del norte, granjas grandes, modernas y pujantes producían trigo en grandes cantidades. Los campos de batalla de la última guerra, por ejemplo, habían recibido enormes inversiones y ahora eran más productivos que nunca. El problema era que, a lo largo de la década de 1930, el precio del trigo había caído, en parte por la crisis económica mundial pero también porque otros alimentos pasaron a ser más accesibles y, por tanto, los franceses comían menos pan.[7] Las cosechas de 1932 y 1933 fueron las mejores de la historia,pero esto, lejos de ser una buena noticia para los agricultores, fue un desastre, incluso con un mercado interior protegido. Francia simplemente tenía exceso de grano. Se estaba ahogando en él. Los portavoces del sector, a los que siempre representaban con un carácter voluble, estimaban que el trigo no debería venderse por debajo de 300 francos el quintal (100 kilogramos), pero en 1930 lo vendían a 147 francos y, al llegar 1935, el precio había bajado a 70 francos.

La mayor parte de los productos de granja corrieron la misma suerte. Las ventas de vino cayeron en picado. Era un producto clave, tanto en el aspecto económico como en el emocional, pero la prohibición en Estados Unidos, el bajo precio del vino argelino y una epidemia de filoxera asestaron un duro golpe al sector, hasta tal punto que los productores de vino ni siquiera pudieron

beneficiarse de una de las mejores vendimias de toda la historia, la de 1933. El mercado cárnico también sufrió a raíz del precio más económico de la carne refrigerada de importación y de un brote de tuberculosis bovina que llevó al lucrativo mercado británico a interrumpir todas las importaciones de Francia. También cayeron los precios de la leche. Un 78 por ciento de la leche francesa provenía de pequeñas explotaciones, pero el consumo a mediados de la década de 1930 era un 75 por ciento más bajo que antes de la Primera Guerra Mundial.[8]

Muchos granjeros veían peligrar su modo de vida. Los sucesivos gobiernos —entre 1930 y 1934 había habido nada menos que trece— trataron de ayudar a paliar esta caída del sector agrario, pero lo único que lograron fue empeorar las cosas. Otro factor que influyó en esta coyuntura fue que, proporcionalmente, en la última guerra habían muerto más agricultores jóvenes franceses que jóvenes de cualquier otro sector de la población.

Consecuentemente, cuando estalló la guerra, la agricultura francesa parecía abocada a su fin. Sin embargo, la guerra prometía cambiar las cosas. La importación de alimentos se redujo y tanto el país como sus fuerzas armadas necesitaban alimentos. En tiempos de guerra, lo que hacía falta era abundancia de grano y de leche, fuentes de grasas. Henri Queuille, ministro de Agricultura, se jactó de no introducir el racionamiento, como sí habían hecho Gran Bretaña y Alemania. En esto, Queuille contaba con el apoyo de Daladier, pero en el gobierno muchos no estaban de acuerdo con esta política, especialmente el ministro de Finanzas, Paul Reynaud, que la consideraba muy peligrosa. En su opinión, una guerra larga requería la preservación de las existencias, no los niveles de derroche del consumo de los tiempos de paz. No le faltaba razón.

Sin embargo, pocos entre la población se quejaban. En medio de aquel invierno gélido, la mayoría agradecía que, al menos, hubiera comida en la mesa.

La hermosa estrella de cine Corinne Luchaire había pasado el otoño y el comienzo del invierno en Deauville, en la costa de Normandía. Aunque apenas tenía dieciocho años, era una de las mujeres más famosas de Francia, pero después de haber hecho dos películas a comienzos de ese año, su padre la había invitado a visitarlo en ese elegante balneario de Normandía. Había pasado

la mayor parte del mes de agosto en fiestas, había hecho amistades con nobles británicos, tenido un romance con el hijo del Aga Khan, Alí Khan, y vivido la vida alegre y despreocupada de los ricos. A pesar de la declaración de guerra, al principio daba la impresión de que casi nada cambiaría. «La guerra no era más que un accidente —escribió—. Todos pensaban que duraría poco».[9] Los restaurantes, las salas de baile y los casinos seguían abiertos. El cambio más notable fue la ocupación del hotel donde residía, el Normandy, para convertirlo en un hospital. Corinne y su padre se trasladaron a una villa desocupada con algunos amigos y pasaron unas semanas fumando, bebiendo y jugando a las cartas. La movilización no tenía nada que ver con ellos.

Corinne había nacido en el seno de una familia de artistas y, socialmente, sus padres tenían muchos contactos. Su madre era pintora; su padre, Jean Luchaire, era un prestigioso periodista político y editor de una publicación semanal, *Notre Temps,* y su abuelo era un reconocido dramaturgo. Pero, aunque los primeros años de su vida habían transcurrido entre la bohemia parisina, Corinne también había pasado temporadas en Alemania durante su adolescencia, donde su madre había mantenido un romance con un político alemán, Gustav Stresemann. También había visitado Florencia, donde su abuelo tenía una casa. A lo largo de su infancia había conocido a gran número de artistas, políticos y escritores, hombres como Kurt Freiherr von Schröder, el financiero alemán, y Otto Abetz, embajador alemán en Francia y después secretario de Von Ribbentrop. También conocía a Paul Reynaud y Pierre Laval, político de la derecha. Otto Abetz se había casado con la secretaria de su padre, pero para Corinne solo eran amigos de sus padres, amigos que le regalaban muñecas o marionetas. Estaba muy unida a su padre (que solo tenía diecisiete años cuando ella nació) a quien le gustaba llevarla consigo siempre que podía. En una ocasión la llevó a una conferencia con el presidente Poincaré. Cuando el presidente llegó antes de la hora prevista, su padre la escondió debajo de la mesa de la conferencia. Todo iba bien hasta que Corinne, aburrida, agarró al presidente por la pierna, pensando que era su padre. A Poincaré no le pareció divertido.

Hermosa y precoz como era, y con unos padres que le proporcionaban una enorme libertad, dejó el colegio a los catorce años y se matriculó en la Escuela de Arte Dramático de Raymond Rouleau. En sus comienzos, no se le daba muy bien actuar, pero

fue constante y después de hacer un buen papel en una obra de teatro de su abuelo, con apenas quince años, participó, en su primera película, *Prison sans barreaux*, que la lanzó al estrellato. «Por entonces, no cuestionaba la vida fácil que llevaba gracias al dinero y a la fama. Confiaba plenamente en mi futuro. No podía esperar nada más que felicidad».

Un par de años después, con una sucesión de amoríos fallidos a sus espaldas y con el obligado parón temporal del sector cinematográfico francés debido a la guerra, la vida ya no era tan alegre como antes. En Navidad, volvió finalmente a París para hacer su pequeña aportación a la guerra celebrando fiestas para pilotos británicos y franceses y llevándolos a clubes nocturnos; en la capital francesa, a pesar de los apagones, seguía corriendo el champán, los coches circulaban y no había la menor señal de racionamiento.

En Gran Bretaña, la producción de alimentos era un problema igual de acuciante, entre otras cosas porque la agricultura británica llevaba tiempo en declive y porque más del 70 por ciento de los alimentos se importaban, tanto los destinados al consumo humano como el forraje para consumo animal. Y por ello, un país industrial que había descuidado su campo necesitaba que lo salvaran de una posible hambruna. Gran Bretaña no se preparaba para una guerra corta y contundente, sino más bien para una larga batalla de desgaste. En ese escenario, la marina sería esencial para transportar material para la guerra en lugar de alimentos. De algún modo, los agricultores británicos tenían que unir fuerzas para revolucionar los campos y conseguir que gran parte de los alimentos para el consumo nacional se produjeran en suelo británico y no en ultramar. Necesitaban llegar a un 80 o 90 por ciento de producción nacional de alimentos, como Alemania, y hacerlo rápido. Era un desafío enorme.

«De modo que, una vez más, en un momento de peligro nacional —escribió Arthur A. G. Street, el 8 de septiembre de 1940— nuestro sector agrícola debe transformarse como Cenicienta, pero no en una princesa de cuento, sino en la cuarta línea de defensa de Gran Bretaña».[10] Sabía que la BBC había empezado a referirse al Air Raid Precautions, o ARP, una organización para defender a los ciudadanos de los bombardeos, como la cuarta línea de defensa por detrás del Ejército, la Marina y la Fuerza Aérea, pero A. G. Street insistía en que era la agricultura la que

merecía ese apelativo. «Después de todo —añadió—, ¿de qué sirve morirse de hambre en un refugio antiaéreo? Es preferible morir fuera con la barriga llena».

La agricultura británica llevaba de capa caída desde la década de 1870, en paralelo a la consolidación del alcance global de Gran Bretaña, que se extendía progresivamente con la llegada del libre comercio; la política había consistido en exportar productos de lujo a cambio de alimentos y materias primas baratas. De repente, Gran Bretaña se vio inundada por trigo cultivado a un coste menor que el local en los grandes campos de Estados Unidos, mientras que la refrigeración permitía traer carne de Argentina o incluso de Nueva Zelanda. Desde la década de 1890, lo peor de ese declive había pasado, pero tan solo se había experimentado una recuperación temporal durante la anterior guerra, cuando, al disminuir las importaciones de alimentos, subieron los precios de los productos agrícolas en el país. Una mala cosecha en 1916 y la política alemana de guerra submarina sin restricciones llevaron al nuevo gobierno de Lloyd George a actuar con rapidez. Se crearon Comités Ejecutivos de Agricultura de Guerra en los condados para supervisar el cultivo de los prados y tomar posesión de las granjas cuyo rendimiento era insuficiente. Se establecieron precios garantizados para los cereales y las patatas.

Pero la aplicación de estas medidas no duró mucho. En 1921 se eliminaron los precios fijos garantizados y, una vez más, se dejó a los agricultores a su suerte. Con la venta del ganado, la caída de los precios de los cereales, la pérdida de mano de obra y la parcelación de muchas propiedades agrarias, la agricultura decayó una vez más. A finales de la década de 1930, la agricultura británica llegó a su punto más bajo. Los setos se asilvestraron, grandes extensiones del paisaje quedaron en barbecho y se llenaron de decrépitas granjas con matorrales y graneros desperdigados, mientras que por todas partes se veían carros y equipo agrícola abandonados. Durante las décadas de 1920 y 1930, se vendieron numerosas fincas y fueron desapareciendo los arrendatarios agrícolas, mientras un gran número de ocupantes propietarios se declaraban en quiebra todas las semanas. Los que quedaban se sentían acosados, no deseados y estaban cada vez más amargados. En 1939, la cantidad de tierra dedicada a la labranza se había reducido a dos tercios de lo que era en 1801, y había un 25 por ciento menos de trabajadores agrícolas.[11, 12]

Las granjas, en su mayoría, tenían menos de 40 hectáreas y se dedicaban predominantemente a la cría de ganado en lugar de a la agricultura. Tampoco se veían muchos signos de modernización. A pesar de la llegada de los tractores y demás maquinaria moderna, menos de una de cada seis granjas disponían de un tractor al llegar 1939. Aunque esta cifra era mucho más alta que en Alemania, seguía estando bastante por debajo de los niveles potenciales de mecanización agrícola de Gran Bretaña. Las cosechas eran más o menos las mismas de cincuenta años atrás. Esto significaba que, en 1939, apenas el 12 por ciento del trigo y de la harina eran de producción nacional, mientras que solo el 16 por ciento del azúcar, los aceites y las grasas, y el 9 por ciento de la mantequilla provenían de granjas británicas. Es cierto que el 50 por ciento de la carne procedía de ganado criado en el país, pero se importaban 8,75 millones de toneladas de forraje para alimentar a las reses británicas. En total, alrededor de un tercio de todas las importaciones era de alimentos, y esa cifra era demasiado alta ahora que Gran Bretaña estaba en guerra.

Claro que el panorama no era tan sombrío para todos los agricultores británicos, ya que algunas regiones tenían mejores resultados que otras. De todos los productos agrícolas, el más consumido en Gran Bretaña era la leche, y cerca del 94 por ciento se producía en el país, de modo que a las explotaciones lecheras del sudoeste les iba mejor que a la mayoría. A. G. Street, que tenía una granja en Wilton, en el sudoeste del condado de Wiltshire, era un granjero progresista y había adoptado el sistema de ordeño Hosier. Consistía en una unidad móvil que permitía ordeñar a setenta vacas simultáneamente al aire libre. Resultó ser un gran éxito, pero dependía en gran medida del clima más benigno del sur. A pesar de eso, durante casi toda la década de 1930, A. G. complementó sus ingresos no solo escribiendo libros, sino también haciendo su propio reparto de leche en Salisbury. Como casi todos los granjeros, trabajaba de sol a sol todos los días de la semana.

Y Street tuvo éxito, mucho más después de su primer libro, *Farmer's Glory*, publicado en 1932, que se convirtió en un éxito de la noche a la mañana. A ese le siguieron otros volúmenes y, con ellos, la demanda de conferencias, charlas e incluso asesoramiento en temas rurales. A pesar de todo esto, los Street no se hicieron ricos; su hija Pamela iba a una escuela privada local, pero



El granjero de Wiltshire, A. G. Street.

tenían dificultades para pagar las cuotas. La granja Ditchampton era un lugar encantador, pero la vivienda no era precisamente una mansión y tenía muy pocos lujos. Vivir de la agricultura era duro, incluso cuando te iba bien.

El almirante Dönitz era plenamente consciente de lo mucho que dependía Gran Bretaña de los alimentos importados, y había calculado que sus submarinos tenían que hundir cada mes aproximadamente medio millón de toneladas de carga. Pensaba que, si lo conseguían, en solo un año Gran Bretaña estaría al borde de la hambruna. «Ningún arma jamás inventada —escribió el autor y poeta Laurie Lee— es más mortífera que el hambre».[13] Lo del rearme inglés y el acceso a recursos de todo el mundo estaba muy bien, pero si no podían alimentar a la población, de nada valdría. Y los agricultores como A. G. Street lo sabían muy bien.

También lo sabía el gobierno y, a pesar de la decadencia rural, se había reflexionado mucho sobre este problema en potencia en caso de que hubiera otra guerra. En 1935, el entonces ministro de Agricultura, Walter Elliott, había formado un comité para investigar cómo podría organizarse el sector agrario en caso de guerra. Entre las recomendaciones del comité estaba la reconstitución de los Comités Ejecutivos de Agricultura de Guerra en los condados.

Este sistema había funcionado bien en la anterior guerra y se basaba en el principio de que los granjeros locales eran los más capacitados para poner en marcha directivas estatales en sus regiones ya que no solo conocían los suelos y las mejores prácticas agrícolas locales, sino que también conocían a los demás agricultores de la región. Al año siguiente se confeccionó una lista provisional de presidentes, oficiales ejecutivos y secretarios por si era necesario restablecer los Comités Ejecutivos de Agricultura de Guerra.

Esto se complementó con otras medidas. En 1937 se aprobó la nueva Ley de Agricultura, que ofrecía subsidios a los granjeros para comprar fertilizantes indispensables, como cal y escoria básica, y para invertir en el drenaje de los terrenos; era parte de un esfuerzo para incrementar la tan descuidada fertilidad de las tierras. Al llegar la primavera de 1939, el nuevo ministro de Agricultura, sir Reginald Dorman-Smith, se embarcó en la compra de grandes cantidades de fosfatos, semillas oleaginosas, piensos a base de cereales e incluso tractores. También se hizo acopio de otros alimentos y Dorman-Smith inició una renovada campaña de roturación de las tierras con un incentivo de dos libras por cada 0,4 hectáreas de pastos permanentes convertidas en terreno arable, una suma nada despreciable en 1939. Se establecieron asimismo incentivos financieros para el cultivo de la cebada y la avena para así poder reemplazar el pienso importado para los animales. También se protegió la mano de obra, ya que la agricultura pasó a considerarse una ocupación de reserva.

Además de estas medidas, a finales de agosto de 1939, se le otorgaron al ministro de Agricultura plenos poderes para controlar y dirigir la producción alimentaria, incluida —y esto fue lo más controvertido— la autoridad para requisar cualquier granja o poner fin a cualquier arrendamiento en el que la tierra estuviese desatendida o las prácticas de cultivo fueran injustificadamente deficientes. El ministerio también intentó incrementar de forma notable la mecanización agraria, sobre todo aumentando el número de tractores. En 1932, la americana Ford había abierto una fábrica de más de 26 hectáreas en Dagenham, Essex. Seis años más tarde, Ford ofreció incrementar la producción en tres meses a ochenta tractores al día con la ayuda de financiación gubernamental. Al principio la propuesta se rechazó, pero como se estaban poniendo en práctica otras medidas, se llegó a un acuerdo en el que Ford se comprometía a aumentar la producción y mante-

ner 3000 tractores en reserva en caso de que estallara la guerra. El Fordson Modelo N no era el mejor de los tractores existentes, pero era el único que se fabricaba masivamente y, en el empeño del gobierno de aumentar la producción de alimentos, eso era lo que importaba.

También se dio el visto bueno a los Comités Ejecutivos de Agricultura de Guerra, que empezaron a funcionar inmediatamente, ya que los miembros de los comités de los condados ya se habían designado previamente y se pusieron a trabajar de inmediato. En Wiltshire, el comité, o *War Ag*, como pasaron a conocerse rápidamente estas asociaciones, estaba formado por granjeros, hacendados y agricultores altamente respetables. A A. G. Street le parecían bien, en términos generales, las personas elegidas y, desde luego, le gustaba la idea de que estos comités existieran. Le parecía de lo más sensato que los que conocían las condiciones y posibilidades locales de la tierra fueran los indicados para preparar Wiltshire para la cosecha de 1940. «En este caso —indicó—, la descentralización ya se ha apuntado un triunfo considerable».[14]

Así pues, al estallar la guerra, Gran Bretaña al menos tenía medidas para favorecer el notable aumento de la producción de alimentos que se necesitaba con urgencia. Ahora que la guerra había llegado, se pidió a los agricultores que araran otras 400000 hectáreas de prados. Así tenía que ser. En época de paz, la gente quería carne fresca, leche fresca, huevos frescos, verduras y frutas frescas. Sin embargo, lo que más se necesitaba ahora era grano y patatas; al fin y al cabo, se podía alimentar a más gente con pan que con los huevos producidos al alimentar a las gallinas con ese mismo grano.

Gran Bretaña tenía suerte de contar con tantas praderas que pudieran ararse. De todos modos, A. G. Street era consciente de que esta exigencia era excesiva para muchos agricultores, que ahora tendrían que modificar sus sistemas de cultivo y reducir ganado, lo cual implicaba mucho trabajo y preocupaciones. Muchos de ellos todavía no contaban con el equipo mecánico ni con los caballos o mano de obra necesarios para hacer frente a esta repentina demanda de terreno cultivable. El propio Street había perdido a su capataz, Charlie Noble, quien, en su calidad de reservista, había respondido a la llamada a las armas y estaba en el Ejército Territorial. Al mismo tiempo, la familia de Street se vio desbordada por la repentina oleada de refugiados. En toda Gran

Bretaña, entre finales de junio y la primera semana de septiembre, unos 3,5 millones de ingleses, la mayor parte de los cuales eran niños y madres jóvenes, se marcharon de las ciudades para buscar refugio en el campo. Los Street ahora cuidaban de tres niñas de Portsmouth, lo cual requería ciertos ajustes, sobre todo porque ninguna de ellas había tenido agua corriente en casa y no estaban acostumbradas a la vida en el campo. Poco después también llegó la madre de una de las niñas con un bebé. La mayor parte de los anfitriones no tenía elección a la hora de acoger refugiados, aunque a quién se enviaba y a dónde era algo un poco más organizado; los funcionarios encargados de distribuir a los refugiados siempre eran personas del lugar que conocían el espacio del que disponían sus vecinos. Huelga decir que esta evacuación masiva exigió un gran esfuerzo a muchas familias, escuelas e instalaciones locales.

No obstante, A. G. se lo tomaba con filosofía. Era un decidido defensor de la agricultura británica y también un patriota, y creía que todas las dificultades que se le presentaban ahora o las que llegaran en el futuro representarían solo un pequeño sacrificio. En su opinión, era fundamental que el campo en su conjunto demostrara a las ciudades grandes y pequeñas que sin sus granjas no había esperanza de sobrevivir a la guerra. Pero, más que eso, era una cuestión de conciencia. «Cuando veo un aeroplano realizando sus peligrosas maniobras sobre mi granja —escribió una noche sentado en su escritorio—, me doy cuenta de que son los jóvenes quienes corren más peligros y de que los campesinos de mediana edad deberían estar contentos de trabajar aquí abajo en la seguridad de los campos».[15]

A pesar de la gravedad de la potencial crisis de producción de alimentos en Gran Bretaña, todavía no había cundido el pánico cuando el país entró en el primer invierno de la guerra. Para marineros como Vere Wight-Boycott, que se encontraba en el mar del Norte, el clima era un enemigo más despiadado que cualquier alemán. En Londres, Jock Colville se estaba hartando de caminar por la nieve y el aguanieve, que parecían interminables, mientras que en su piso de West Hampstead, a Gwladys Cox el frío le resultaba debilitante. «¡Más frío que nunca! —apuntó el 20 de enero—. Hemos superado los 4 grados bajo cero y hay escarcha en Hampstead Heath. Las tuberías del baño, congeladas. La leche, solidificada en la despensa».[16] Cuando llegó el repartidor de

la leche, lo vio tan aterido que lo invitó a sentarse junto al fuego de la cocina y le ofreció un café caliente.

En cambio, para agricultores como A. G. Street, que siempre veía el lado bueno de las cosas, esto tenía sus ventajas; es cierto que hacía frío, pero al menos era un frío seco, y eso implicaba que podía ponerse a trillar la cosecha del verano anterior. Además, por primera vez, el otoño anterior había hecho forraje —heno almacenado con alto contenido de humedad y fermentado— y podía alimentar a sus vacas lecheras con ese forraje en lugar de hacerlo con heno, como en los años anteriores. Se rindió a las ventajas del forraje sin dudarlo, ya que le permitía alimentar a las vacas en el exterior aunque lloviera y, además, no se lo llevaba el viento.

También cambió las ruedas de su tractor por otras con neumáticos de goma, lo cual le permitía desplazarse por la granja con más facilidad en medio de la nieve y aparcar la camioneta temporalmente. En uno de los graneros también guardó su coche grande, y solo mantuvo en uso el antiguo Austin Seven para él y su esposa. En el gran esquema de las cosas, sin embargo, a Street, al igual que a muchos agricultores, le resultaba más fácil desenvolverse que al resto de Europa. Desde el comienzo de la guerra se había implementado el racionamiento de la gasolina. A las personas cuyo trabajo consistía en la provisión de bienes o servicios se les permitía un consumo anual de combustible para realizar hasta 14 500 kilómetros, mientras que el resto tenía un límite de 2 900 kilómetros al año.[17] Los granjeros con medios mecánicos tenían permisos especiales para disponer de combustible.

El racionamiento de alimentos, en cambio, se había pospuesto repetidamente. Al gobierno le preocupaba la opinión pública y, aunque habían hecho los preparativos para implantarlo, se retrasó la puesta en marcha hasta el Año Nuevo. A Gwladys Cox, en el norte de Londres, le habían entregado sus cartillas de racionamiento en noviembre y rápidamente se las presentó «al carnicero, Atkinson, al tendero Dimmer, y al lechero, Limited Diaries».[18] El 8 de enero, apuntó en su diario: «Hoy empieza el razonamiento de mantequilla, azúcar y beicon. 113 gramos de mantequilla, 340 gramos de azúcar por cabeza».[19] En marzo, se racionó toda la carne. Gwladys Cox no se quejaba y, aunque había muchos que sí lo hacían, no fue un racionamiento especialmente severo, al menos no al principio, y además se animaba a la gente a producir sus propios alimentos, ya fuera cultivando verduras o criando conejos.

A comienzos del nuevo año, a este plan se le había dado un nombre pegadizo, acuñado por uno de los periódicos nacionales: «Cava por la victoria». Los parterres de flores se reemplazaron con pequeños huertos, mientras que los parques públicos, los terraplenes del ferrocarril y los campos de juego de los colegios se convirtieron en huertos. El primer ministro declaró que cultivaba patatas y el rey Jorge VI anunció que en los parterres que rodeaban el Queen Victoria Memorial, frente al Palacio de Buckingham, estaban sembrando patatas, coles y otras verduras. La campaña «Cava por la victoria» consiguió matar dos pájaros de un tiro: proporcionó una cantidad nada despreciable de comida extra y dio a los británicos una útil sensación de propósito común.

Pero mientras los británicos de todas las edades y clases sociales estaban ahora unidos en el cultivo de verduras, no reinaba la misma unidad de propósito en el Gabinete de Guerra, entre los jefes del Estado Mayor ni entre sus aliados franceses. A finales de noviembre, la Unión Soviética había invadido Finlandia. Esto sucedía tras su invasión del este de Polonia en septiembre, tal y como se había acordado en el pacto germano-soviético, y luego se anexionó los Países Bálticos mediante una serie de «pactos de asistencia mutua». A continuación trató de asegurarse el golfo de Finlandia exigiendo a los finlandeses que entregaran algunos puertos, incluidos los septentrionales que lindaban con el mar de Barents. Cuando los finlandeses se negaron, el Ejército Rojo atacó.

Esto supuso una crisis de estrategia de futuro en Londres y en París. Si bien el largo y duro invierno había dado a las fábricas aliadas una oportunidad de oro para aumentar el armamento, la inactividad sobre el terreno había causado problemas. En un momento crucial, el engaño reemplazaba a la firmeza.

Capítulo 14

Hierro en el alma

En febrero de 1940, el presidente Roosevelt envió un emisario especial a Europa con la misión de observar en persona la situación. Sumner Welles, hombre culto y de buena cuna, era subsecretario de Estado y el principal asesor diplomático del presidente. Reservado, de aspecto impecable, exigente e imperturbable, Welles era una persona muy inteligente y poco dada al humor. En su viaje a Europa visitaría Roma, Berlín, París y Londres; su cometido era muy simple: hablar con los líderes de los cuatro países, evaluar la situación e informar de ello. Era una misión que reflejaba el enfoque tan personal de Roosevelt en cuanto a la diplomacia. No era habitual enviar emisarios de este tipo ya que, al fin y al cabo, Estados Unidos tenía embajadores y embajadas en esos países. Pero Roosevelt no se fiaba del Departamento de Estado —el Ministerio de Asuntos Exteriores—, no le gustaban algunos de los embajadores y, debido a que su estado de salud limitaba su movilidad, siempre había contado con un número reducido de personas de su más absoluta confianza, amigos y asistentes, para que fueran sus ojos y oídos.

Welles llegó a Nápoles en barco el 25 de febrero y continuó el viaje hasta Roma en un tren directo especial. Al día siguiente, tras un breve encuentro con el rey, visitó al conde Ciano en el Palazzo Chigi. A Welles, Ciano le pareció franco e inteligente, y más próximo a los Aliados de lo que tal vez había esperado. Lo siguiente fue una entrevista con el propio Mussolini en la enorme oficina que el Duce tenía en el Palazzo Venezia y a la que se conocía como la *Sala del Mappamondo*. Le pareció que Mussolini, a sus cincuenta y seis años, aparentaba más edad y le sorprendió ver las dificultades que tenía para moverse. No obstante, el Duce se mostró cordial y aseguró a Welles que todavía creía posible una paz real y duradera entre Alemania y los Aliados.

Después de todo, Welles partió hacia Berlín al día siguiente con la sensación de que el viaje había sido un éxito y de que los italianos eran menos hostiles y se inclinaban más hacia la paz de lo que había supuesto. Pero todo el optimismo que pudiera haber tenido al salir de Italia se borró de un plumazo en Berlín, donde tras una serie de entrevistas con altos cargos nazis, incluidos Von Ribbentrop, Göring y el propio Hitler, le quedó meridianamente claro que no había la menor perspectiva de paz hasta que no hubieran sometido a Gran Bretaña y Francia. No había ni el menor atisbo de poder llegar a un acuerdo. A diferencia de Roma, que le había dado la impresión de ser una ciudad brillante, luminosa y opulenta, Berlín le resultó bastante siniestra con sus esvásticas, sus guardias de las SS y su profusión de uniformes. Más tarde, después de volver en coche a Berlín desde Carinhall, la residencia de Göring, reparó en las largas filas de berlineses que hacían cola para conseguir alimentos y, ya fuera realidad o imaginación suya, dejó constancia de que no había visto ni una sola cara sonriente. Se alegró de salir de Alemania.

A continuación se dirigió a París, una ciudad donde ya había estado y que le pareció muy cambiada. Los monumentos emblemáticos estaban protegidos con sacos terreros y le dio la impresión de que reinaba una silenciosa apatía. El primer ministro, Daladier, le confió a Welles que él no descartaba la posibilidad de llegar a algún acuerdo con los nazis. Sin embargo, lo que causó una impresión más perdurable a Welles fue su encuentro con Léon Blum, el judío socialista líder del Frente Popular y ex primer ministro. En los comentarios de Blum había una profunda tristeza. A Welles le dio la impresión de que Blum pensaba que Francia «tenía las horas contadas».[1]

Por último, Welles fue a Londres, donde se entrevistó con la mayor parte de los principales políticos británicos; por lo general, lo hizo acompañado del embajador de Estados Unidos, Joe Kennedy, anticomunista convencido que sentía más que una admiración pasajera por los alemanes. Sus reuniones más importantes fueron sendas entrevistas con Neville Chamberlain y con el secretario de Estado de Asuntos Exteriores, lord Halifax. Aunque no formaba parte de la misión que le había sido encomendada, Welles trató de sentar las bases de un compromiso capaz de sellar la paz, incluido el desarme de las principales partes beligerantes. Tanto el primer ministro como Halifax dejaron claro que no podía haber negociacio-

nes con Hitler a menos que el Führer se comprometiera a renunciar a «la mayor parte de las bases en que se asienta el nazismo».[2] Fue un intento muy loable por parte del sofisticado estadounidense, pero todo quedó en papel mojado. Chamberlain, en especial, entabló una buena relación con Welles. «Tuve la sensación de que había trabado con él una relación personal que podía llegar a ser útil —escribió el primer ministro en una carta a su hermana—, y era evidente que tomó muy en cuenta lo que le dije».

Antes de regresar a Estados Unidos, Welles volvió a Roma para mantener una ronda más de conversaciones con Ciano y Mussolini y, en un último intento de cerrar la brecha entre los Aliados y el Eje, dejó entrever que había más capacidad de maniobra por parte de los británicos y franceses de la que realmente había. Todo quedó en nada. Esta vez, un Mussolini revitalizado advirtió a Welles que la ofensiva alemana en el oeste estaba muy, muy próxima. «El minutero —dijo a Welles con siniestra gravedad— señala un minuto antes de medianoche».[3] Más tarde, Welles llamó por teléfono a la Casa Blanca para preguntar si tenía permiso para iniciar un vago intento de negociación de paz a través de Mussolini. Roosevelt lo rechazó. De hecho, ese mismo día, el presidente pronunció un discurso dejando su postura tan clara como lo había hecho Hitler, descartando la paz mientras hubiera opresión y crueldad y mientras los países pequeños vivieran amedrentados por sus vecinos más poderosos. «No puede ser una paz moral —dijo—, si hay que pagar un tributo por librarse de una invasión».

Welles no había causado una gran impresión a Mussolini, aunque sí le había gustado a Ciano. «He tenido que tratar mucho con el atajo de vulgares engreídos que lideran Alemania —apuntó—, como para no apreciar el hecho de que Sumner Welles es un caballero».[4] En sus comentarios sobre Welles, Ciano reflejó claramente la creciente divergencia de opiniones que existía entre él mismo y su suegro, el Duce.

Las cosas entre Italia y Alemania no habían cambiado mucho: seguían siendo aliados y formando parte del Eje, pero Alemania estaba en guerra con Gran Bretaña y Francia, e Italia no. A pesar de que Mussolini se había sentido herido y se había enfadado por el acuerdo de Alemania con Rusia, en enero ya se había relajado. En aquel momento, no había habido ocasión de reunirse con el Führer, así que optó por escribirle una larga carta para adver-

tirle ante cualquier intento renovado de estrechar vínculos con los soviéticos. «Tengo la sensación que no puede abandonar sin más la bandera antisemita y antibolchevique que ha desplegado al viento durante veinte años y por la que han muerto tantos de sus camaradas —escribió—. No puede abjurar de su evangelio en el que los alemanes han creído ciegamente».[5] Rusia era el *Lebensraum* de Alemania; Italia, le aseguró, estaba acelerando los preparativos militares y debería considerarse como la reserva de Alemania. La finalidad de la carta era reforzar la posición de Italia como aliado número uno de Alemania.

En ese momento, Mussolini estaba más decidido que nunca a entrar en guerra, aunque era plenamente consciente de lo mal preparado que estaba su país para el conflicto. A pesar de los aparatosos desfiles militares, de tanto uniforme y de tanto sacar pecho, la impresión de poderío militar era una absoluta farsa. Italia, simplemente, no era lo bastante rica ni había sido bendecida con suficientes materias primas como para siquiera competir con los principales países beligerantes. Esto, que ya suponía suficiente desventaja, se complicaba por la inexorable burocracia y, francamente, por el mal liderazgo. En agosto y septiembre, cientos de miles de reservistas fueron llamados a filas y se presentaron debidamente en barracones y almacenes de todo el país donde se encontraron con una tremenda escasez de casi todo y con unas infraestructuras al borde del derrumbe.

Y eso tan solo fue la llamada a filas del ejército, antes siquiera de empezar la instrucción y mucho menos el combate. El general Pariani, subsecretario de la Guerra, dirigía un Regio Esercito (Ejército Real) deficiente en artillería, tanques, vehículos, rifles y todo tipo de equipamiento, incluso en uniformes.

La Regia Aeronautica (Real Fuerza Aérea) no estaba mucho mejor, y su comandante, el general Valle, era tan incompetente como Pariani. Valle le decía continuamente a Mussolini que la Fuerza Aérea tenía alrededor de 2 200 aviones, cuando la realidad era que solo un tercio de esa cifra se podía considerar relativamente moderno y, de esos, unos 240 no podían despegar porque necesitaban reparaciones. Pariani y Valle fueron destituidos poco después, pero ni siquiera la aportación de sangre nueva podía solucionar los problemas fundamentales a los que se enfrentaba Italia ahora que Alemania, Gran Bretaña y Francia estaban en guerra.

En pocas palabras, había dos problemas: el primero era que Italia prácticamente no tenía materias primas propias, y recibía muy pocas de sus escasas colonias de ultramar; el segundo problema residía en que la mayor parte de las materias primas se transportaban por mar, pero Italia no tenía acceso a los océanos, es decir, en realidad sí lo tenía, pero sus dos puntos de acceso, el estrecho de Gibraltar y el canal de Suez, estaban bajo control británico. De hecho, los Aliados controlaban el 80 por ciento de las importaciones italianas de materias primas y alimentos que se transportaban por vía marítima.[6] Esto significaba que Gran Bretaña tenía el control de todo el petróleo, el caucho, el cobre y el estaño, materiales imprescindibles para la guerra, así como del suministro directo del 15 por ciento del carbón de Italia. El 70 por ciento de este carbón provenía de Alemania, pero dos tercios de esta cantidad se enviaban desde Bremen; con el estallido de la guerra, pasaron a embarcarse desde Róterdam, en los neutrales Países Bajos. Solo una parte llegaba por ferrocarril a través del paso de Bremen, en los Alpes. La situación empeoró todavía más cuando, el 21 de noviembre, Gran Bretaña anunció que iba a incluir todas las exportaciones e importaciones alemanas en el bloqueo, con lo cual también se cerraría la ruta de Róterdam. Esto significó que los cargamentos de carbón para Italia desde Alemania quedaban interrumpidos desde ese momento, aunque Ciano se las ingenió para negociar una exención para el precioso carbón de Italia vía Róterdam. Esto, no obstante, era claramente una prórroga a corto plazo; en cuanto Italia empezara a participar en actividades bélicas, Gran Bretaña cerraría el grifo.

En un intento de aplacar el ardor bélico italiano, Gran Bretaña ofreció abastecer al país con el 70 por ciento de sus necesidades de carbón durante todo 1940 a cambio de armas y otras mercancías, pero, a pesar de la cuidada diplomacia de Ciano, Mussolini se opuso a la idea y le puso fin. «Tengo *el placer* —le dijo Mussolini a Ricardo Ricci, el ministro de Empresa—, y permítame que lo subraye, el placer, de informarle de que el carbón inglés ya no puede entrar en Italia».[7] En opinión del Duce, a los italianos les vendría muy bien aprender a depender de sus reducidos recursos. La escasez de carbón se compensaría con el lignito italiano —el «carbón marrón», como se lo conocía—, de escaso poder calórico. Sin embargo, esto no era una verdadera solución, ya que el lignito no solo era menos eficiente, sino que además Italia no

contaba con la maquinaria necesaria para extraerlo. Mussolini se movía en un mundo donde creía que su voluntad bastaba para lograr sus objetivos, y en esto estaba trágicamente equivocado.

Para Ciano, esta situación era catastrófica. Desde el estallido de la guerra, había trabajado para mantener a Italia al margen de la contienda y lo había hecho reuniendo a su alrededor a partidarios clave de esta política y minando la determinación de Mussolini siempre que tenía ocasión. Ciano se aseguró de mantener abierto el diálogo con sir Percy Loraine y André François-Poncet, los embajadores de Gran Bretaña y Francia respectivamente, y lanzaba pullas mal disimuladas a sus aliados alemanes siempre que se le presentaba la ocasión. En diciembre, Ciano pronunció un discurso ante la Cámara que tuvo una amplia difusión para criticar la invasión de Finlandia por parte de Rusia y, de manera indirecta, pero solo indirecta, a Alemania. La opinión pública italiana también se posicionó del lado de los finlandeses y estaba furiosa por la perfidia alemana; en ese momento, incluso el propio Mussolini montó en cólera. Con regocijo, Ciano apuntó en su diario que ahora los italianos jamás marcharían junto a los alemanes. «Todo el mundo —escribió— sabe y comprende que Alemania nos ha traicionado dos veces».[8]

Sin embargo, en esto se equivocaba. Para él y muchos otros, empresarios incluidos, era evidente que Italia acabaría en la ruina si el país optaba por ir a la guerra. Al fin y al cabo, ¿de dónde saldrían todas las materias primas necesarias para la contienda? ¿Y cómo iban a combatir con un ejército tan mal preparado y tan obsoleto? «El Duce debe ser consciente —le dijo Percy Loraine a Ciano— de que la Gran Bretaña de hoy ya no es la misma de hace un año».[9] «Me resulta difícil discutir con él —escribió Ciano—, porque comparto su opinión y él lo sabe».[10]

Pero Mussolini pensaba de otro modo. Mientras Ciano estaba convencido de que los Aliados vencerían a largo plazo, el Duce creía que Alemania aplastaría a los bobos de los Aliados. Además, era una cuestión de honor. Era humillante y degradante tener que bailar al son de los británicos durante su bloqueo, y detestaba una situación en la que, en su opinión, Italia estaba entre la espada y la pared: necesitaba apaciguar a los Aliados, pero sin poner en peligro su alianza con Alemania.

El 1 de marzo, Gran Bretaña anunció que daba por finalizada su suspensión temporal del bloqueo a los embarques de carbón

en Róterdam con destino a Italia. Cuatro días después, la Marina Real capturó trece cargueros con rumbo a Italia. Mussolini montó en cólera. «No es posible que, de entre toda la gente, yo acabe siendo el hazmerreír de Europa —despotricó ante Ciano—. Tengo que aguantar una humillación tras otra. En cuanto esté preparado, haré que los ingleses se arrepientan de esto. ¡Mi intervención en la guerra traerá su derrota!».[11]

Sin embargo, no estaba muy claro cómo Italia pretendía conseguirlo; era como si creyeran que la ira verbal bastaría para despachar a Gran Bretaña. En cualquier caso, si Ciano tenía una ínfima oportunidad de apartar a Mussolini de su decidido apoyo a la guerra, esta se fue al traste con el anuncio de que Von Ribbentrop, el alemán que menos le gustaba, viajaría a Roma. «Un *coup de théâtre* —apuntó Ciano— de esos que tanto complacen al rastrero gusto de los alemanes».[12] Le horrorizaba que Mussolini tuviera cualquier contacto con Von Ribbentrop. «Dadas las circunstancias —añadió—, Von Ribbentrop no necesitará de grandes dotes oratorias para convencer a Mussolini de tomar un camino que el propio Duce desea con toda su alma».

Los temores de Ciano se cumplieron. Von Ribbentrop animó todavía más a Mussolini y le aseguró que aplastarían a los Aliados. A continuación, propuso un encuentro con Hitler, que tuvo lugar en el paso del Brennero el 18 de marzo, el día después de la segunda reunión que Ciano y Mussolini mantuvieron con Sumner Welles. De todos modos, una semana antes el Duce ya había confirmado a Von Ribbentrop que lo tenía decidido: en el momento adecuado, Italia entraría en la guerra al lado de su aliado. Al parecer, la suerte estaba echada.

Los británicos, con su flota global y su comercio mundial, siempre habían opinado que la guerra consistía, esencialmente, en una batalla de suministros. Para librar una guerra se necesitaban todo tipo de materias primas y ningún país del mundo tenía de todo en abundancia, ni siquiera Estados Unidos y la URSS, a pesar de su vasto territorio y su variedad geográfica.

Entre esas materias primas estaban los metales, y en Gran Bretaña pocos tenían un conocimiento tan exhaustivo del variado mercado internacional de metales como Oliver Lyttelton. Después de sobrevivir a cuatro años de combate con la Guardia de Granaderos en la Primera Guerra Mundial y de haber obtenido

una Orden de Servicio Distinguido y una Cruz Militar, había regresado a casa y se había labrado una exitosa carrera en el mundo de los negocios. En 1939, era presidente de la British Metal Corporation, compañía que se dedicaba principalmente al comercio de metal y que, bajo su liderazgo, se había convertido en la mayor empresa metalúrgica del Reino Unido. Adicionalmente, habían consolidado aún más su posición de liderazgo mediante algunos acuerdos con socios europeos que permitieron a Lyttelton convertirse en director de las metalúrgicas alemanas Metallgesellschaft y Norddeutsche Raffinerie. Gracias a esto, había obtenido una panorámica de incalculable valor del sector metalúrgico alemán y de la importancia de los metales no ferrosos en cualquier guerra futura. Había descubierto, por ejemplo, que en 1914, pocos meses después del inicio de la guerra, el Estado Mayor General alemán había abordado a los directivos de la Metallgesellschaft porque el país se estaba quedando sin cobre y urgía encontrar más. El cobre, el estaño, el plomo y el zinc eran metales necesarios —especialmente el cobre y el zinc— en tiempos de guerra.

En la primavera de 1939, Lyttelton, sin perder esto de vista, había empezado un plan para comprar la mayor cantidad posible de estos metales tan importantes. Como bien sabía, muchas de las principales empresas mineras del mundo estarían preocupadas por la incertidumbre que la guerra podría traer. ¿Podrían enviar sus metales? ¿Los clientes se los seguirían comprando? El Ministerio de Suministros ya se había puesto en contacto con Lyttelton para ofrecerle el cargo de director de Metales No Ferrosos en caso de que se llegara a la guerra; a raíz de eso, ya en marzo, cuando los alemanes entraron en Checoslovaquia, Lyttelton se había puesto en contacto con Noranda en Canadá, Broken Hill en Australia y otras empresas para iniciar negociaciones. Se comprometía a realizar compras, independientemente de si estas empresas tenían un medio de transporte para enviar la mercancía, a cambio de cantidades garantizadas a un precio bajo.

Para él fue muy frustrante no poder convencer al Ministerio de Suministros de que comprase estos metales enseguida, aun cuando sabía que Alemania había estado haciendo acopio de cobre, así que aunque Lyttelton había almacenado a título privado pequeñas existencias de níquel, tuvo que esperar al comienzo de la guerra para que lo nombraran director de Metales No Ferrosos y le dieran carta blanca para empezar a comprar. Confiaba en

que no fuera demasiado tarde. Lyttelton, al igual que muchos británicos, esperaba una ofensiva alemana casi inmediata, aunque le convenía que el enemigo retrasase todo lo posible cualquier acción.

En el otoño de 1939, Lyttelton tenía cuarenta y seis años y era el prototipo del inglés encantador y cultivado, de facciones finas, pelo peinado hacia atrás y bigote bien cuidado. De origen aristocrático, se había formado en Eton y en el Trinity College de Cambridge, y tenía una intachable hoja de servicios militar. De hecho, la guerra le había enseñado mucho: los límites a los que el cuerpo y la mente humana pueden someterse, el horror de las masacres, la importancia de no rendirse bajo ninguna circunstancia. Había quedado temporalmente ciego como consecuencia de un ataque con gas y había estado a punto de claudicar, pero algo lo impulsó a seguir adelante y así, cuando por fin llegó la paz, pasó a formar parte de la élite de su generación que había combatido durante casi toda la guerra y todavía vivía para contarlo.

Durante la Gran Guerra, también conoció y trabó amistad con algunas personas clave, desde Winston Churchill y Anthony Eden hasta soldados que ahora eran generales en el Ejército. En los años siguientes, viajó mucho y aprendió cuanto pudo sobre el mundo de los negocios y de los metales, consolidó una importante red internacional de contactos y aún encontró tiempo para casarse y formar una familia. Este inteligente hombre de mundo, dotado de una gran sagacidad para los negocios, se convirtió en uno de los empresarios clave procedentes del sector privado que ayudarían enormemente a Gran Bretaña ahora que había estallado la guerra.

Y con la guerra declarada y Lyttelton como director de Metales No Ferrosos, el Gobierno asumió la gestión de la British Metal Corporation y estableció sus nuevas oficinas fuera de Londres, en la ciudad de Rugby, situada en el centro de Inglaterra. La casa de Lyttelton había llenado de niños refugiados y para él fue casi un alivio marcharse de allí. «No me había imaginado —escribió—, que los niños ingleses pudieran ser tan absolutamente ignorantes de las normas de higiene más básicas y que pudieran pensar en los suelos y las alfombras como lugares idóneos para aliviarse».[13] La guerra estaba obligando a que las distintas clases sociales británicas, tradicionalmente tan separadas, tomaran contacto las unas con las otras.

Una vez instalados en Rugby, Lyttelton y sus cerca de cien empleados se pusieron a trabajar sin descanso. Seis semanas más tarde, a pesar del frustrante e innecesario papeleo del Tesoro, habían asegurado el suministro de las necesidades previstas para el país. Esto se hizo exactamente como Lyttelton había proyectado. El coste total ascendía a unos apabullantes 250 millones de libras, pero esa cifra representaba un precio por tonelada muy inferior al que se había pagado por esos metales en la Primera Guerra Mundial.

No obstante, a pesar de la perentoria y urgente necesidad de metales no ferrosos para acelerar la producción de armamento, era evidente que las dos materias primas que permitían afrontar con éxito una guerra moderna eran el petróleo y el mineral de hierro. Ni Gran Bretaña, ni Francia ni Alemania disponían de cantidades suficientes de ninguna, aunque en el caso de Gran Bretaña y de Francia esto no representaba un problema tan grande gracias al comercio de ultramar y los recursos de sus respectivos imperios. Francia, por ejemplo, obtenía la mayor parte de su mineral de hierro de sus posesiones en el norte de África. Teniendo en cuenta que los Aliados contaban con grandes armadas e importantes marinas mercantes, y que los submarinos alemanes solo hundían a menos del 1 por ciento del total de mercancías transportadas, el abastecimiento de metales ferrosos y no ferrosos, tal como había descubierto Oliver Lyttelton, no estaba resultando demasiado problemático.[14]

No podía decirse lo mismo de Alemania, cuyo aislamiento geográfico del resto del mundo era uno de sus principales talones de Aquiles. Dado que comparativamente la Kriegsmarine todavía era pequeña, Alemania no tenía manera de romper el bloqueo naval aliado que se le impuso cuando Gran Bretaña declaró la guerra. En diciembre, la inteligencia británica calculó que, de los 22 millones de toneladas de mineral de hierro que Alemania había importado en 1938, unos 9,5 millones provenían de fuentes que ya no estaban disponibles.[15] No se tenían datos precisos de las existencias que había en ese momento, pero se creía que eran bajas. Para mantener sus planes bélicos y evitar el derrumbe de su industria, se calculaba que Alemania necesitaba importar 750 000 toneladas de mineral de hierro mensualmente del único proveedor importante que todavía le quedaba: Suecia. En realidad, si algo puede decirse de estas cifras es que pecaban de con-

servadoras, ya que los suecos habían asegurado a Alemania unos 10 millones de toneladas de mineral de hierro en 1940, además de entre uno y dos millones de toneladas de minerales de menor calidad. De hecho, en abril del año anterior, el OKW había admitido que mantener el suministro sueco de mineral de hierro era «una exigencia básica de la Wehrmacht».[16]

El yacimiento de hierro más grande de Suecia estaba situado en el extremo norte del país, en el distrito de Kiruna-Gällivare. Desde allí, el mineral se embarcaba a través del puerto noruego de Narvik, al que se llegaba tras un breve trayecto en ferrocarril, o a través del puerto sueco de Luleå, en el golfo de Botnia, donde la distancia marítima entre Suecia y Finlandia era más corta. Esta segunda ruta, no obstante, estaba congelada durante el invierno, lo que imposibilitaba la navegación. El problema para los Aliados era que aunque la ruta de Narvik era la más importante para transportar las grandes cantidades de mineral de hierro que Alemania requería, Noruega era un país neutral y cualquier violación de su neutralidad sería ilegal. De hecho, se consideraría un acto de guerra. Pisotear los derechos de los estados neutrales no era lo que se suponía que una democracia amante de la libertad hacía.

Comoquiera que fuere, el primer lord del Almirantazgo, Winston Churchill, fue el primero en sugerir, el septiembre anterior, que si la diplomacia no lograba persuadir a los noruegos para ayudar a la causa aliada, entonces, violar descaradamente su neutralidad y sembrar de minas sus aguas costeras era de vital importancia. De esta manera, los barcos alemanes tendrían que arriesgarse a chocar con una mina o bien aventurarse a mar abierto, donde la Armada podría interceptarlos. No obstante, lo que preocupaba a Churchill no era tanto la violación de la neutralidad, sino la posibilidad de represalias, ya que Gran Bretaña también recibía una cantidad importante de mineral de hierro sueco a través de Narvik.

Churchill simpatizaba mucho con los finlandeses, al igual que casi todos los británicos y franceses, pero, aunque estaba empeñado en tomar la iniciativa en la guerra, optar por minar las aguas que rodeaban Narvik en lugar de enviar de forma chapucera ayuda a Finlandia le parecía una operación simple e incruenta que podía dar grandes frutos. En un memorándum que hizo circular ampliamente daba a entender que sería un golpe contra la capacidad bélica de Alemania «comparable con una victoria de primera

en el campo de batalla». Es cierto que representaría una violación de la neutralidad noruega, pero, al fin y al cabo, los Aliados luchaban para proteger a países pequeños como Noruega. Esto era verdad hasta cierto punto, pero no cabía duda de que Noruega se tomaría muy a mal, por decirlo suavemente, que Gran Bretaña y Francia llevaran a cabo ese movimiento. ¿Y eso importaba? Pues sí, porque aunque Noruega era débil militarmente, contaba con una considerable flota mercante, cuyo arriendo los británicos estaban negociando. Además, podría cortar el suministro de mineral de hierro sueco a Gran Bretaña. Incluso más importante era la reacción de Suecia que, como es comprensible, se tomaría igualmente a mal una restricción por las malas de un comercio tan importante para ellos.

O sea que, por un lado, cortar la principal fuente de mineral de hierro de Alemania durante este crucial primer invierno de guerra indudablemente haría daño a los nazis; pero, por otro, habría que pagar un alto precio en términos de pérdida de capacidad de transporte marítimo y de reducción del abastecimiento de mineral de hierro del Reino Unido, y también supondría la pérdida del prestigio moral del país, lo cual no había que subestimar.

Aunque había argumentos tanto a favor de colocar minas como de dejar las cosas como estaban, algo quedaba fuera de toda duda: el riesgo de minar las aguas costeras de Narvik solo tendría sentido si se hacía de inmediato, durante los meses de invierno, cuando el paso a través de Narvik era la única vía practicable para abastecer Alemania. Con la llegada de la primavera, el golfo de Botnia volvería a estar abierto a la navegación.

A pesar de la convincente retórica de Churchill, el Gabinete y los jefes del Estado Mayor no escatimaron gestos de contrariedad y expresiones de indecisión al oírlo. Churchill, como simple miembro del Gabinete de Guerra, no podía obligarlos a actuar. Cuando decidieron tantear el terreno, la respuesta de los gobiernos de Suecia y Noruega fue, como era de esperar, muy negativa. Así que, por el momento, se optó por dejar de lado el plan de minar las aguas territoriales noruegas y seguir presionando por medios diplomáticos para conseguir que Suecia y Noruega accedieran al plan propuesto. Aunque para entonces, evidentemente, sería demasiado tarde. Churchill, cuya frustración iba en aumento, no dejaba de insistir en que había que actuar de inmediato, ¡ya!

Pero aunque los planes de Churchill de minar las aguas territoriales noruegas quedaron definitivamente aparcados, el Gabinete siguió, aunque sin el menor entusiasmo, apoyando los planes de Francia para ayudar a los finlandeses, aunque eso significara hacer llegar la ayuda navegando por el puerto noruego de Narvik y por Suecia, en contra de los deseos de ambos países, lo cual supondría también una violación de su neutralidad.

El más firme defensor de esta idea en Gran Bretaña era el militar de más alto rango del país, el general *Tiny* Ironside, jefe del Estado Mayor General Imperial, que proponía usar la ayuda a los finlandeses como tapadera para invadir el norte de Noruega y Suecia y asegurarse de este modo las principales minas de hierro suecas. Para Churchill, eso parecía absurdo. Si poner minas en las aguas territoriales noruegas —una opción mucho más segura y efectiva— se había descartado, ¿por qué se tomaba en consideración este segundo plan? No era una pregunta descabellada.

La mañana del lunes, 29 de enero, mientras el problema escandinavo todavía flotaba en el aire, Jock Colville se abrió camino entre la nieve y el hielo hasta el número 10 de Downing Street. El día anterior había cumplido veinticinco años y había pasado la jornada con un amigo que había sido evacuado junto a sus hijos a un lugar próximo a Epsom Downs. El viaje de regreso a Londres debería haber sido un alegre trayecto en tren de 45 minutos, pero debido al caos producido por la nieve, le había llevado tres horas y media.

«Los franceses se están poniendo nerviosos con lo de Finlandia y Escandinavia —anotó en su diario—. Afirman tener pruebas alarmantes de un intenso complot ruso-germano para forzar la cuestión en Finlandia».[17] El resto del mundo no salía de su asombro al ver que los finlandeses seguían luchando contra el Ejército Rojo cuando todos habían vaticinado que aquello sería un cómodo paseo para los rusos. Por lo que respecta a los Aliados, la guerra en Finlandia podría tener algunas consecuencias obvias. Los franceses, en especial, creían que si Rusia llegaba a controlar Finlandia, se abriría el camino para un ataque de los alemanes a Suecia y Noruega, lo cual, sin duda, tenía sentido estratégicamente: los alemanes no solo se harían con el control y se adueñarían de todo el mineral de hierro de los suecos, sino que, de este modo, privarían del mineral a Gran Bretaña. En previsión de semejante movimiento, los franceses eran partidarios de enviar

una fuerza naval a Petsamo, en el extremo septentrional de Finlandia, junto con tropas de montaña para tomar los yacimientos de mineral de hierro.

En los días que siguieron, la perspectiva de guerra con Rusia parecía cada vez más probable. Sin embargo, con las fuerzas alemanas respirando en el cogote de los Aliados a lo largo del Frente Occidental, meterse en una guerra contra Rusia parecía, cuando menos, una estrategia de alto riesgo. De todos modos, desde el punto de vista de los franceses, todo lo que sirviera para apartar a las tropas y los recursos alemanes de Francia era más que bienvenido. El miedo al horror de volver a combatir en suelo francés siempre estaba presente en las mentes de los militares franceses. Así pues, Gran Bretaña y Francia estaban considerando intervenir en Escandinavia, aunque por razones diferentes. Estas diferencias minaban la capacidad de los Aliados occidentales para actuar con decisión.

A pesar del entusiasmo inicial de Ironside, Chamberlain y el Gabinete de Guerra seguían andándose con rodeos, aparentemente paralizados por la indecisión ante la incapacidad de cuadrar los argumentos militares y diplomáticos enfrentados continuaron. Las discusiones se prolongaron en febrero: sobre la escala de la operación, el riesgo para la neutralidad escandinava o dónde encontrar los hombres y los transportes. El 18 de febrero, el Gabinete recibió un informe conjunto de los jefes del Estado Mayor y del Foreign Office. Fue al día siguiente de que el capitán Philip Vian, del destructor *Cossack,* hubiera abordado al barco alemán *Altmark,* violando así la neutralidad noruega. Los noruegos protestaron y los británicos respondieron que Noruega no debería haber permitido que ese navío navegara por sus aguas. Los noruegos lo dejaron ahí.

Entonces, franceses y británicos llegaron a un principio de acuerdo para enviar una brigada de *chasseurs alpins* franceses y una brigada británica que incluiría tres compañías de esquiadores que partieron inmediatamente hacia los Alpes para entrenar. La operación implicaría la ocupación de las principales minas de hierro de Suecia y la prestación de apoyo militar a los finlandeses. Tres divisiones y gran parte de otra división más se retirarían de Francia para ocupar los puertos del sur de Noruega; su papel consistiría en apoyar a los suecos en caso de una invasión alemana. Tan solo la parte británica de la operación constaría de

unos 100 000 soldados y 11 000 vehículos; esto representaba una cantidad considerable de hombres y esfuerzo, pero todavía podría ser insuficiente para lograr su objetivo. Tampoco se dedicó el tiempo necesario a pensar cómo los hombres iban a desplazarse y a combatir en medio de la nieve y del hielo. En cualquier caso, un puñado de esquís no iba a ser suficiente.

Hacia finales de febrero, el general de división John Kennedy fue invitado a convertirse en jefe del Estado Mayor del general de división Pierse Macksey, a quien habían designado para comandar la parte británica de la operación escandinava. Kennedy, militar de carrera y veterano de la anterior guerra, se había estado recuperando después de que un coche lo atropellara al salir de las oficinas del Gabinete durante el apagón y estuviera a punto de matarlo, y ahora le acababan de dar el alta para reincorporarse a su puesto. Ansioso de volver a trabajar y complacido además por no regresar a la Oficina de Guerra, donde había sido el subdirector de planes militares, Kennedy, de cuarenta y seis años, aceptó el cargo.

No obstante, cuando se formó una idea general de la situación, a Kennedy le pareció que el plan era a la vez bastante ambicioso y estaba plagado de potenciales problemas. Según le dijeron, tenían la intención de desembarcar en Narvik el 16 de marzo. «Casi no podía creer que el plan fuera a llevarse a cabo —escribió—, pero teníamos que trabajar con el supuesto de que así sería».[18] Así pues, se puso a trabajar y dedicó quince días a trazar un plan para conseguir llevar hombres suficientes a Noruega en el poco tiempo que quedaba. El 11 de marzo, cuando apenas faltaban unos días para la operación, asistió a la reunión de los jefes del Estado Mayor en la que quedó claro, nada más empezar, que, a pesar del entusiasmo de Ironside, no todos creían que la operación valiera la pena. Cyril Newall, el jefe del Estado Mayor del Aire, se volvió hacia él y dijo: «Creo que todo esto es descabellado».[19] El general Ismay opinaba lo mismo. Al fin y al cabo, Kennedy también lo pensaba.

Al día siguiente, Kennedy fue convocado en Downing Street para otra reunión con el Gabinete de Guerra, los jefes del Estado Mayor y el general de división Macksey. Quedó muy claro que no había el menor entusiasmo por la operación ni por parte del primer ministro ni por parte de su Gabinete de Guerra a menos que se pudiera llevar a cabo sin una oposición importante de los

noruegos ni de los suecos. Esto, por supuesto, no podía garantizarse. Aun así, no se tomó una decisión definitiva sobre si seguir adelante o no.

El día 13, Kennedy tenía que dar los últimos retoques a las órdenes de las tropas, hasta el más mínimo detalle. Debían hacerse a la mar en dos días, pero ya estaban listas en Escocia y se estaban cargando los barcos. Entonces llegaron noticias sobre el inminente armisticio entre Finlandia y Rusia, y Kennedy recibió órdenes para poner fin a todos los movimientos de tropas previstos. Después quedaron a la espera de un nuevo aviso que llegaría en 48 horas y, por último, la operación se canceló definitivamente. El día 15 por la mañana en lugar de zarpando desde el río Clyde, Kennedy estaba desayunando con Ironside en el Carlton Club. «Sabe que no fue culpa mía que tardáramos tanto en decidirnos —dijo Ironside—. Necesitamos más empuje en la cúpula».[20]

Ese mismo día, Kennedy se fue a casa dedicó la tarde a cuidar su jardín. Se dio cuenta de que el episodio había resultado interesante porque le había dejado algunas enseñanzas valiosas. «Aprendí lo inútil que resulta librar una guerra cuando el alto mando se niega a agarrar el toro por los cuernos y a delegar el mando en determinados subordinados —escribió—. Aprendí lo peligroso que es vacilar cuando se trata de emprender algo cuya única esperanza de éxito reside en actuar con osadía».[21]

Kennedy tenía toda la razón. Churchill llevaba pidiendo una acción rápida desde el otoño. Una y otra vez había subrayado la importancia de actuar con decisión. Todo giraba en torno a evitar el suministro de hierro a los alemanes durante los meses de invierno, cuando otras rutas estaban cerradas. Los finlandeses, al pedir negociar la paz, habían salvado a los Aliados de lo que, casi con seguridad, habría sido un absoluto fracaso. Como muestra de las intenciones británicas y francesas, todo el plan para Escandinavia no era precisamente un buen augurio.

Capítulo 15

Completamente solo

Es posible que Hitler y Von Ribbentrop hubieran hecho un buen trabajo al convencer a Mussolini de que iban a borrar del mapa a Gran Bretaña y a Francia, pero su retórica entusiasta no convencía a muchos dentro de la Wehrmacht, donde reinaba una sensación de catástrofe inminente y, sinceramente, no les faltaban motivos. Si algún país estuvo completamente solo en 1940, fue Alemania en la primavera de ese año. Existía el pacto con la Unión Soviética, pero ni Hitler ni nadie en Alemania se engañaba pensando que tendría algún futuro a largo plazo. Económicamente, Alemania estaba aislada. Parte del pacto con Rusia consistía en un acuerdo comercial y, aunque las materias primas que ahora llegaban del este eran muy necesarias, no compensaban la pérdida drástica y repentina del comercio de ultramar consecuencia del bloqueo de los Aliados. Debido a la posición geográfica de Alemania, resultaba relativamente fácil aplicar el bloqueo; incluso con la mitad de Polonia convertida en parte del Reich, solo quedaba una línea costera comparativamente pequeña que daba al mar del Norte y otro tramo recóndito en el Báltico. Las oportunidades de llegar a los océanos de todo el mundo eran, cuando menos, limitadas. Esto había representado un problema para los planes imperiales del káiser a principios de siglo y había frustrado el esfuerzo alemán en la Primera Guerra Mundial. Hitler se enfrentaba ahora al mismo problema. Las grandes potencias de la era moderna necesitaban poseer recursos naturales en abundancia o bien tener acceso fácil a las rutas marítimas mundiales, o, todavía mejor, tener ambas cosas. Alemania no tenía ni lo uno ni lo otro.

Lo cierto es que, a pesar del Plan Cuatrienal, Alemania había iniciado esta guerra con una enorme dependencia de las importaciones de ultramar, importaciones que ahora estaban interrumpidas debido al bloqueo. Aunque los británicos no habían minado

las aguas territoriales de la zona de Narvik, en Noruega, a los alemanes les llegó muy poco mineral de hierro ese primer invierno de la contienda, y las importaciones de petróleo y cobre se quedaron prácticamente en nada. La escasez de cobre llegó a niveles tan críticos que Alemania se vio obligada a solicitar suministros cruciales a Italia, ofreciendo carbón a cambio de este metal tan necesario. Como Italia no tenía las 3500 toneladas que los germanos solicitaban, Mussolini las sacó por la fuerza del pueblo, robando literalmente las ollas de los hogares y los cálices de la Iglesia.[1] Ciano le advirtió que la Iglesia se tomaría a mal semejante acción, pero el Duce lo ignoró.

En marzo, las importaciones de Alemania respecto a los niveles previos a la guerra se habían reducido un 80 por ciento. Esto significaba que en el Reich entraba menos de un tercio de las materias primas que había consumido en 1932, el punto más bajo de la depresión y una época en la que más de la mitad de su capacidad industrial había dejado de funcionar.[2] Era casi como si el Programa Hindenburg de 1916-1917 volviera a estar vigente: en aquel momento, el crecimiento de la producción industrial se había conseguido en detrimento de la producción agrícola. El resultado había sido una escasez de alimentos y un aumento de los precios que, en 1918, dejaron a la población al borde de la hambruna. Dado que eran conscientes de la situación, muchas de las principales figuras de la Wehrmacht se horrorizaron cuando Gran Bretaña y Francia declararon la guerra. El Führer les había dicho que las potencias occidentales iban de farol y se había equivocado, lo cual les hizo perder la fe en su criterio. Los que recordaban el bloqueo de la guerra anterior, las terribles privaciones, la amarga derrota y las consecuencias tras haber quedado económicamente destrozados, temían que la historia volviera a repetirse.

Para hombres como el general Georg Thomas, jefe del departamento económico-militar del OKW, y Walther Funk, ministro de Economía, el único atisbo de esperanza residía en reforzar la economía y tratar de mantener una guerra larga, larguísima, en la cual, en un momento dado, todas las partes llegaran a una paz negociada. Eso implicaría no emprender absolutamente ninguna acción ofensiva. Thomas calculaba que, de este modo, Alemania podría alargar los recursos como máximo unos tres años.

Esta alternativa se encontraba tan lejos de la opinión de Hitler que no es de extrañar que hombres como Thomas le provo-

caran desprecio y una profunda frustración. Para Hitler, siempre era todo o nada, no había medias tintas en su forma de pensar. El Tercer Reich duraría mil años o bien se convertiría en polvo. Había apostado a que Gran Bretaña y Francia no declararían la guerra y había perdido; esta vez volvería a apostar a todo o nada en un ataque para conseguir una victoria decisiva. Incluso Hitler, con su tenue comprensión de la realidad, reconocía que solo le quedaba una opción: jugárselo todo a una tirada de dados. No habría reserva de recursos; no habría ayudas para la población civil, el *Volk* del Reich tendría que soportar el racionamiento, la escasez de carbón, la expropiación de automóviles y demás privaciones necesarias para aportar todos los recursos alemanes en aras de una rápida y aplastante victoria en Occidente.

Se ordenaron medidas drásticas. El Plan Z para la Kriegsmarine se dejó sin efecto: no habría más acorazados, cruceros ni, lo más importante, portaviones, aunque ya se consideraban lo más avanzado en materia de buques de guerra. Se aumentó la construcción de submarinos, más pequeños y más baratos, y para reemplazar el anulado Plan Z se puso en práctica la *Führerforderung* —la ordenanza del Führer— para multiplicar la producción de munición por tres y medio en 1940 y por cinco en 1941, y para incrementar drásticamente la producción de aviones de la Luftwaffe, en especial del bombardero Ju 88. Al mismo tiempo, también había que aumentar el armamento: más armas pequeñas, más morteros, más fusiles. Las primeras exigencias de Hitler para este incremento llegaron al final de la campaña polaca. Por supuesto, los resultados tardaron en notarse —demasiado para Funk, a quien cesaron fulminantemente en diciembre— y no se vieron favorecidos por una crisis en el Reichsbahn, la red estatal de ferrocarriles. Debido a la enorme cantidad de movimientos de tropas y a la falta de inversión en vagones o vehículos motorizados, se producían constantes cuellos de botella que ocasionaban unos atascos monumentales. En febrero, Göring había advertido que el transporte era el mayor problema que afectaba a la economía de guerra.[3] Sin embargo, a corto plazo, los problemas de tráfico del Reichsbahn se redujeron justo a tiempo cuando el frente se estabilizó una vez más.

En marzo, Fritz Todt, un ingeniero de la construcción de cuarenta y ocho años, fue nombrado ministro de Armamento y Munición. Todt había ido escalando puestos dentro del Partido

Nazi y había llamado la atención de Hitler por su trabajo en las carreteras y en la Línea Sigfrido o Muro del Oeste. Para lograrlo, había propiciado un acercamiento de organizaciones gubernamentales como el Reichsarbeitsdienst —el Servicio Laboral del Reich— con la empresa privada y había creado una fuerza de mano de obra, la Organización Todt. Una semana después de hacerse cargo de la producción de munición, había instaurado un número de medidas, entre ellas una relajación del control de los precios, más descentralización y una reducción del papeleo.

Las existencias de munición aumentaron rápidamente tras su nombramiento, aunque las bases para ello ya se habían sentado en el otoño del año anterior. En cualquier caso, ahora que Thomas obedecía las reglas y que las materias primas rusas por fin llegaban al sistema, las reservas de munición empezaron a aumentar y el Ju 88 por fin estuvo en plena producción, más lento y pesado de lo que se había previsto, pero con capacidad de bombardear en picado. La guerra contra Occidente el otoño anterior habría sido un suicidio, pero si bien era cierto que los británicos y los franceses se habían rearmado desde entonces, al menos ahora Alemania tenía las bombas y los proyectiles necesarios para lanzar una ofensiva.

Llegado abril, las exigencias de Hitler se habían cumplido en gran medida. El precio a pagar había sido el endurecimiento de las condiciones de vida de la población y la desatención de otros sectores de la maquinaria de guerra nazi, pero si con ello Hitler aplastaba a los Aliados occidentales en su apuesta a todo o nada, estos sacrificios habrían valido la pena.

En Francia, el capitán Barlone y su Compañía de Transporte a Caballo estaban destinados cerca de Valenciennes, junto con el resto de la 2.ª División del Norte de África, en el Frente Nororiental, cerca de la frontera belga. Barlone se alojaba en una gran casa, cálida y confortable, que también hacía las veces de cantina, pero para la mayor parte de los hombres las temperaturas gélidas eran insoportables. A finales de enero, la temperatura cayó por debajo de los cero grados y la nieve se convirtió en hielo. Durante el día, los hombres tenían órdenes de ayudar a los ingenieros a construir fortines junto a una trinchera antitanque que discurría a lo largo de la frontera. Barlone no quedó impresionado, la trinchera antitanques estaba sostenida por un ligero entramado de zarzo y él sospechaba que bastaría un breve bombardeo para que

la tierra se desmoronase, cegara la zanja y la trinchera pudiera atravesarse fácilmente de nuevo.

Entre cavar y echar hormigón, Barlone y los demás oficiales hacían cuanto podían para mantener alta la moral de la tropa. Una vez a la semana proyectaban películas y organizaban muchos partidos de fútbol. «Bien —escribió—, pero lo mejor sería continuar con la instrucción y que los hombres trabajasen duro en lugar de dejar que se oxiden».[4] No obstante, estas eran las órdenes del cuartel general, así que había que obedecerlas.

Más allá, en la Línea Maginot, en Lorena, el teniente René de Chambrun también estaba preocupado por la falta de actividad. Con el paso de las semanas y los meses, la vida en el frente se había hecho cada vez más monótona. El debilitante frío había dado paso al deshielo de la primavera, pero De Chambrun y los hombres del 162.º Regimiento de Infantería seguían sin hacer nada más que alguna que otra patrulla. En septiembre de 1939 había tenido la sensación de que sus hombres —la mayoría eran granjeros y campesinos— estaban dispuestos a luchar. «Pero ahora no estaban tan dispuestos —escribió— a permanecer inactivos en las trincheras o en los barracones durante ocho largos meses con la sensación de que sus campos estaban abandonados o descuidados».

Chambrun también creía que la división debería haber trabajado más duro; todo estaba un poco descuidado. Tenía la impresión de que, al otro lado del Rin, había grandes cantidades de soldados alemanes muy motivados e incentivados que construían defensas como locos y se preparaban para el combate. A Chambrun, que por instinto se situaba a la derecha en el espectro político, le preocupaba que el auge del socialismo y el comunismo de los últimos años en Francia hubiera contribuido a desalentar la idea del trabajo duro. Tanto al Gobierno como al Ejército les preocupaban tanto las influencias de la izquierda que no les habían hecho frente. «Durante cuatro años —apuntó—, la palabra "trabajo" había quedado fuera del vocabulario público de los políticos. La palabra se había estigmatizado».[5]

En los cuarteles generales del Ejército, en París, André Beaufre también se sentía cada vez más frustrado. Entendía el efecto corrosivo de la inactividad y tenía una solución pragmática. Mientras los señores de la guerra franceses debatían planes impracticables para ayudar a los finlandeses y tomar control de las minas de

hierro, y hablaban de bombardear el principal centro petrolífero de la URSS en Bakú o consideraban la posibilidad de formar una Legión Caucásica, Beaufre creía que la solución estaba al lado de casa. Italia era claramente débil, tanto en el aspecto militar como a causa de la escasez de recursos, pero amenazaba las posesiones francesas en Túnez y el control británico de Egipto en el canal de Suez. Un ataque decidido contra Italia —antes de que Alemania atacara a los Aliados— podría alterar el equilibrio de poder del Eje definitivamente. Después de todo, Alemania no se iba a quedar de brazos cruzados y aceptar un flanco hostil en el sur. Para Beaufre, sacar a Italia de la ecuación inmediatamente supondría matar a más de un pájaro de un tiro. Aseguraría el Mediterráneo y Oriente Próximo, liberaría poder y recursos navales de los Aliados, sería una ocasión para que el ejército francés combatiera un poco y demostraría a los alemanes que los franceses no tenían miedo de tomar la iniciativa. Calculaba que podrían sacar al menos a treinta divisiones de la Línea Maginot, que ya contaba con una ventaja de 3 a 1 sobre el enemigo en ese tramo del frente, y había otras diez divisiones francesas y tres británicas en Oriente Medio a las que se podía recurrir.

Lo que proponía Beaufre tenía cierta lógica y no faltaban partidarios de un ataque a Italia. «Pero no se hacía nada —insistía Beaufre— porque una decisión como esa requería una firmeza que no estaba en la naturaleza de nuestros líderes».[6] Gamelin prefería esperar, igual que los británicos, y al general Georges le preocupaba la idea de atravesar los Alpes y de debilitar su Frente Nororiental. En lugar de eso, Francia siguió haciendo propuestas diplomáticas a Italia respondiendo a las invitaciones de Ciano. Para cuando Mussolini decidió ir a la guerra, ya era demasiado tarde.

Al igual que Beaufre, Edward Spears pensaba que los franceses adolecían de falta de liderazgo. Su amigo y colega Winston Churchill le había pedido que regresara a Francia en febrero. El primer lord había tenido una idea para minar el río Rin e interrumpir el tráfico fluvial alemán, que era considerable, frente a la Línea Maginot. Sería una operación de la Marina Real, pero necesitaba la autorización y la cooperación de los franceses.

El viaje de Spears incluyó reuniones tanto con Georges y Gamelin como con Daladier y Reynaud. A Georges lo conocía desde hacía tiempo, pero le parecía que el general había perdido gran

parte de su encanto tras las graves heridas que había sufrido unos años antes en Marsella, cuando el rey Alejandro I de Yugoslavia había sido asesinado. Otro problema era que Georges era comandante de los Ejércitos del Noreste y el comandante de campo de más rango de Francia, pero se enfrentaba a la fuerte enemistad del general Gamelin, jefe del Ejército, entre otras razones porque a Georges se lo consideraba el heredero al cargo de comandante en jefe que detentaba Gamelin. Esto no ayudaba a que la cadena de mando fluyera. Gamelin, además, había puesto distancia entre él y Georges con la reorganización del cuartel general, que había estado a cargo de un general de división en el cuartel de Gamelin en Vincennes. A partir de enero, sin embargo, el cuartel general se trasladó a un lugar a medio camino entre Vincennes y el cuartel general de Georges bajo el mando del general Aimé Doumenc, y se pusieron bajo su control todos los frentes, incluido el del Noreste, de Georges. Era un nivel de dirección extra innecesario y engorroso. Georges también advirtió a Spears de que era poco probable que Daladier y el gobierno apoyaran la colocación de minas en el Rin. El Gobierno hacía todo lo posible por mantener la guerra fuera de sus fronteras. Esta había sido la principal razón de su interés por Finlandia, pero también buscaba activamente oportunidades en los Balcanes al tiempo que consideraba el plan de Beaufre para un ataque preventivo a Italia. La operación británica en el Rin exponía a los franceses a represalias por parte de los alemanes.[7]

—Pero los alemanes están hundiendo nuestros barcos por toda la costa —apuntó Spears—. Las minas son nuestra respuesta.

—Los políticos y tal vez la opinión pública no lo verán de esa manera —respondió Georges—. Relacionarán vuestro ataque a los ríos enemigos con probables represalias alemanas contra los nuestros. Yo estoy de acuerdo con el plan de Churchill y le ofreceré todo lo que necesite, pero te pongo sobre aviso.

Spears respondió secamente que quienes evitan atacar por miedo a un contraataque de entrada no deberían meterse en una guerra.

Un viaje al frente no contribuyó demasiado a aplacar las dudas de Spears acerca de su amada Francia. La tan elogiada trampa para tanques le pareció tan endeble como al capitán Barlone, y los fortines estaban en su mayor parte incompletos. Spears oyó que

no solo había habido escasez de cemento, sino también discusiones sobre el diseño.

En París se entrevistó con Gamelin y cenó con Paul Reynaud. Una vez más, Reynaud insistió en el mismo tema: la falta de impulso en la continuación de la guerra y la ausencia de voluntad para pasar a la ofensiva por parte de los gobiernos francés y británico. «Ni uno ni otro —dijo Reynaud— han empezado siquiera a darse cuenta de qué va todo esto».[8] También le habló a Spears sobre un carismático y enérgico oficial de caballería —un tal coronel De Gaulle— a quien tenía en gran estima. De Gaulle había estudiado táctica de guerra acorazada y había escrito un libro sobre el tema. Sin embargo, aunque consiguió cierta notoriedad, su táctica, consistente en usar blindados como punta de lanza de gran movilidad en lugar de hacerlo únicamente como apoyo de la infantería, que era lo que dictaba el pensamiento militar francés de la época, no había logrado imponerse. Otra preocupación era el estado de la industria aeronáutica, que se había nacionalizado. Pero, en lugar de optimizar la producción, los resultados de la nacionalización habían sido nefastos. Reynaud dijo que la eficiencia se había visto perjudicada por la indisciplina y, de nuevo, la falta de empuje. «Sonó como un mal presagio», apuntó Spears.[9]

Unas semanas después, el 21 de marzo, el Gobierno cayó. La falta de acción en Finlandia y la rendición de los finlandeses el 12 de marzo provocaron una protesta popular. A pesar de los riesgos que implicaba la intervención militar en Escandinavia, el pueblo exigía acción; en una democracia con tanta diversidad política como en Francia, la opinión pública contaba mucho, tuviera razón o no. También había un desencanto palpable en el frente y en las ciudades, y una percepción creciente de que el Gobierno Daladier era débil e incapaz de tomar decisiones. En el Parlamento se pidió un voto de confianza y mientras que la administración Daladier consiguió 239 votos, 300 diputados se abstuvieron. El Gobierno ya no tenía la confianza de la Cámara y Daladier tuvo que dimitir.

Su cargo lo ocupó Paul Reynaud, elegido por una mayoría de solo un voto. Una de las dificultades para Daladier había sido la divergencia de posturas políticas en Francia. Cuando estalló la guerra, el primer ministro creó una *Union Sacrée*, una coalición de todos los partidos como la que se había establecido en 1914. El problema era que las perspectivas políticas tan divergentes

hacían difícil que la coalición cuajase, a pesar de que la guerra requería cooperación política. Paul Reynaud y Georges Mandel estaban decididos a movilizar el país, a modernizar la producción y a insuflar fervor patriótico y frescura al esfuerzo bélico francés; pero en el otro extremo del espectro estaban los «blandos» como Georges Bonnet, Anatole de Monzie y Camille Chautemps, con un punto de vista mucho menos duro y cuyo principal objetivo era restaurar la paz lo antes posible y con el menor derramamiento de sangre.

O sea, que mientras Reynaud tenía la férrea decisión y el dinamismo necesarios para liderar el esfuerzo bélico, se veía terriblemente coartado por la necesidad de continuar la *Union Sacrée* y por la falta de apoyo. Le habría gustado tener en su Gabinete al ex primer ministro Léon Blum, hombre capaz y duro, pero en los círculos políticos se manifestaba tal antisemitismo en su contra que jamás lo habrían aceptado. Otros «duros» —o halcones— sugeridos por Reynaud también fueron bloqueados. El resultado fue otro Gabinete destinado a conseguir escasos resultados, con seis socialistas, cinco socialistas radicales, seis miembros de la Derecha Democrática, tres de la Unión de Socialistas y Republicanos, cinco de la Alianza Democrática, cinco Independientes, dos de la Unión Democrática y un diputado no adscrito a ningún grupo político. En otras palabras, una potente mezcla de la extrema derecha y la extrema izquierda, comunistas, conservadores preocupados por la revolución, derrotistas y profascistas. La posibilidad de que estos hombres pudieran ponerse de acuerdo en algo parecía muy remota.

«La apuesta por la guerra total es total —dijo Reynaud a la Cámara el 23 de marzo—. Vencer es salvarlo todo. Sucumbir es perderlo todo».[10] A pesar de este toque de atención, la sesión se convirtió en una disputa a gritos entre las distintas facciones, convencidas todas ellas de que la composición del Gabinete era injusta. Lo único que Reynaud quería era encontrar un consenso suficiente para detener la marea e insuflar nueva vida y vigor a Francia. Se enfrentaba a una batalla cuesta arriba.

El 4 de marzo, precisamente cuando el almirante Dönitz se preparaba para enviar sus manadas de submarinos al Atlántico, su cuartel general recibió órdenes de detener cualquier nueva salida. En lugar de eso, deberían dirigirse a aguas noruegas como

preludio de la invasión y para tratar de evitar que los Aliados intentaran realizar el mismo movimiento antes que ellos. Dönitz estaba en contra de este movimiento, y no era el único. La mayor parte de los tripulantes de los submarinos pensaba que era una idea descabellada, entre ellos el *Oberleutnant* Erich Topp. «Un submarino está diseñado para atacar buques mercantes —escribió— y necesita grandes áreas de mar para ser eficaz... Desplegar submarinos en los estrechos fiordos noruegos, pues, iba en contra de la experiencia y del sentido común».[11]

Topp tenía veinticinco años, era más alto que la mayoría de los tripulantes de submarinos y tenía ojos de color azul pálido y una barbilla que le daba un aire resuelto. A menudo lucía una expresión algo melancólica, pero como a la mayoría de sus compañeros de la Marina alemana, le gustaba el espíritu de camaradería y el estatus de algún modo especial del que gozaban los tripulantes de los submarinos. Se había presentado voluntario para la Marina en 1934, aunque en su familia no había tradición naval. En realidad se había criado tierra adentro, en Hannover, donde su padre era ingeniero; pero después de iniciar los estudios de medicina, optó por enrolarse en la Marina, seducido por la atracción del mar y la perspectiva de aventuras. Durante su período de instrucción y los primeros años de servicio, sobre todo a bordo del crucero *Karlsruhe*, vio algo de mundo: hubo un viaje, por ejemplo, que los llevó a Sudamérica, rodeando el Cabo de Hornos, y luego subieron hasta California, bajo el mando del almirante Günther Lütjens. Un par de años más tarde, en 1937, Topp pasó a los submarinos junto con Engelbert Endrass, que se había incorporado a la Marina al mismo tiempo que él y con quien había coincidido en el curso de oficiales. Ambos se graduaron a comienzos de junio de 1938, Endrass se incorporó al *U-47* capitaneado por Günther Prien, y Topp se convirtió en primer teniente a bordo del *U-46*.

Había servido en ese puesto desde entonces, aunque, a partir del estallido de la guerra, él y la tripulación del *U-46* habían resultado uno de los submarinos menos exitosos en sus operaciones, con tan solo dos hundimientos. No iban a mejorar sus resultados merodeando en los fiordos noruegos. A principios de abril seguían en su puesto, vigilando, esperando, pero sin hacer prácticamente nada más. A Topp le resultaba agotador. «Tendríais que haber estado con nosotros para saber lo que una espera aparentemente interminable puede hacerle a uno —escribió en su

diario—. Mientras que en las patrullas anteriores consistían en una sorpresa tras otra, en rápida sucesión, ahora prácticamente nos devora la monotonía de nuestra rutina diaria».[12]

Esto, claramente, era un desperdicio de un activo muy valioso, un activo al que había que sacar el mayor provecho si lo que se perseguía era que Alemania tuviera alguna oportunidad de cortar eficazmente las líneas de abastecimiento británicas. Dönitz era el único comandante de alta graduación que entendía adecuadamente el potencial de la rama de submarinos, pero los que estaban por encima de su rango, aunque con un menor conocimiento de la potencia naval, no hacían más que interferir en el manejo de esta arma vital.

Daba la impresión de que todos confluirían en Escandinavia.

A comienzos de abril, la desunión entre las principales potencias era notable. En Italia, gran parte de los líderes estaban fervientemente en contra de la guerra, pero o no eran capaces o les faltaba voluntad para enfrentarse al Duce. Lo mismo sucedía en Alemania; mientras Hitler estaba decidido a poner en juego no solo el nazismo, sino la misma Alemania, en una de las campañas más audaces e improbables jamás lanzadas, la gran mayoría de los comandantes de la Wehrmacht tenían enormes dudas y reservas, y la población civil rezaba para que la guerra acabase lo antes posible. Incluso la adolescente berlinesa Margarete Dos empezaba a preguntarse si Hitler les estaría poniendo una venda en los ojos. Ella y sus amigos habían empezado a escuchar las emisiones alemanas de la BBC y estaban horrorizados por el panorama tan diferente que pintaban. Por supuesto que también se trataba de propaganda, como la que difundía Goebbels, pero Margarete empezaba a dudar tanto de Hitler como del sentido de esta guerra, y no era la única. En Francia, las luchas políticas internas y un notable desencanto con la guerra también amenazaban con minar la moral y la confianza de los combatientes.

Solo en Gran Bretaña había algo parecido a una unidad de propósito. Por supuesto, para este país era diferente: la anterior guerra no se había librado en su suelo y los alemanes estaban lejos, no al otro lado de un río. Contaba con la seguridad que le otorgaban la riqueza, su proyección mundial e incluso su pasado de victorias. Su política también era un reflejo de esto y gozaba de una mayor estabilidad, con solo tres partidos principales

que abarcaban un espectro político mucho más reducido. Las encuestas sobre la moral pública demostraban que la gran mayoría del pueblo no solo aceptaba la necesidad de la guerra, sino que además pensaba que era un derecho y un deber moral para Gran Bretaña, como potencia y democracia puntera del mundo, liberar al mundo del nazismo. Ya en enero, Gwladys Cox había oído dos discursos en la radio, uno del secretario de Estado de Asuntos Exteriores, lord Halifax, y el otro de Winston Churchill. «Lord Halifax da la impresión de estar realmente imbuido de un profundo sentido de que nuestra causa es justa —comentaría más adelante—. Declaró que preferiría cien veces estar muerto que vivir en un mundo bajo el dominio de los nazis». Por otra parte, el discurso de Churchill fue «enérgico, agresivo y confiado».[13] Precisamente esta creencia en la idoneidad de la causa era lo que había llevado al jugador de críquet Hedley Verity a alistarse. Tal vez el Imperio estuviera en horas bajas, pero la convicción de que Gran Bretaña debía asumir el liderazgo moral del mundo era algo que la mayoría del pueblo británico aceptaba.

Y también había confianza. Jock Colville, un joven situado en el centro de la máquina de guerra británica, reconocía que la guerra podría «descabalar nuestra economía y de paso arruinar nuestra prosperidad», pero nunca dudó que acabarían ganando.[14] La «seguridad de la victoria» era un lema que se repetía a menudo en los periódicos y en la radio, y la mayoría de la población creía que la victoria estaba realmente asegurada. Puede que el camino hasta ella fuera escarpado, y que fuera largo, pero el resultado sería, sin duda, la derrota de Alemania.

No obstante, se producirían algunos hechos que pondrían a prueba esa confianza.

SEGUNDA PARTE

ALEMANIA TRIUNFANTE

Capítulo 16

Operación Weserübung

Domingo, 17 de abril de 1940. Un bonito día de primavera. El teniente Helmut Lent y el resto del escuadrón, el 1.º de la 76.ª Ala de Destructores, sobrevolaban el mar Báltico en un bimotor Messerschmitt 110 Zerstörer. Abajo, Lent vio un gran convoy de barcos alemanes, entre ellos dos acorazados, los poderosos *Scharnhorst* y *Gneisenau,* que se dirigían hacia el norte; un espectáculo que lo enorgulleció y que no olvidaría fácilmente. La misión de la Luftwaffe era proteger a esta flota de cualquier ataque aéreo, pero la razón por la cual la Kriegsmarine avanzaba a toda máquina hacia el norte era un misterio. «Especulábamos —señaló Lent—, pero nadie conocía la respuesta».[1]

Al día siguiente, Lent y sus camaradas descubrieron la verdad. Aquella mañana del lunes 8 de abril los reunieron y les comunicaron que los enviaban al norte desde su base en Jever a Westerland, en la isla de Sylt, un poco más allá del lado occidental de la frontera germano-danesa. El motivo era que, al amanecer del día siguiente, Alemania invadiría Dinamarca y Noruega. A los *Zerstörer* les correspondía proteger el lanzamiento de paracaidistas previsto sobre el aeródromo de Fornebu, cerca de Oslo, en Noruega, y aterrizar allí a continuación. Según escribió Lent, aquella «iba a ser la operación más audaz de toda la historia alemana».

Es posible que Lent tuviera razón, pero Hitler se había sentido obligado a actuar por temor a que los Aliados se hicieran con el control de todo el importantísimo mineral de hierro de Suecia, crucial para sus objetivos bélicos. Thomas y los economistas del OKW advirtieron que la escasez de esta materia prima sería desastrosa en caso de que la guerra se prolongara más de seis meses. En otras palabras, no solo era de vital importancia la ruta de Narvik, sino también asegurarse de que permanecieran abiertas

el resto de rutas de navegación, lo que hizo buena la estrategia original de Churchill con respecto a Noruega.

Sin embargo, no se trataba únicamente de asegurar los suministros de hierro. A lo largo del otoño de 1939, el almirante Raeder, comandante en jefe de la Kriegsmarine, había insistido repetidamente a Hitler sobre la importancia de tener bases a lo largo de la costa noruega, tanto para dejar fuera a los Aliados como para que las utilizaran sus submarinos. Tal como señaló Raeder, la existencia de bases aéreas y navales británicas en Noruega sería un grave problema para Alemania, entre otras cosas, porque supondría un endurecimiento importante del bloqueo económico. Aunque, por supuesto, también era cierto lo contrario: una Noruega en manos alemanas indudablemente perjudicaría a los Aliados, en especial a Gran Bretaña.

Con la idea del asalto al oeste en mente, Hitler había optado por favorecer que tanto Suecia como Noruega permaneciesen neutrales, pero Raeder continuó debilitando su resistencia e incluso presentó al Führer a Vidkun Quisling, líder del insignificante partido fascista noruego, el Nasjonal Samling.

No se sabe con certeza si fue Quisling quien impulsó a Hitler a actuar, pero no cabe duda de que el Führer escuchó una y otra vez lo peligroso que sería que los británicos invadieran Noruega. Aún prefería mantener la neutralidad de Noruega, pero empezó a abrirse a la idea de atacar allí con contundencia si los británicos daban muestras de dar un paso en esa dirección.

A fin de estar listos para esta eventualidad, era preciso organizar los preparativos. En un primer momento, se pidió al OKW que hiciese un estudio de viabilidad; después, a comienzos de febrero, se formó un nuevo *Sonderstab* —o «grupo de operaciones especiales»— dentro del OKW, cuya misión específica era idear planes operativos para atacar Noruega. Este grupo se formó a partir de miembros de los estados mayores de Jodl y de Warlimont y recibió órdenes de trabajar de manera totalmente confidencial.

Todo lo relacionado con estos planes llevaba la impronta de la implicación directa y personal de Hitler. El proyecto se aceleró tras el incidente del *Altmark,* cuando los británicos abordaron el barco alemán dentro de las aguas territoriales de Noruega. Hitler convocó al general Von Falkenhorst, un comandante del Ejército que en 1918 había servido en Finlandia, para que le expusiera su visión sobre la lucha en el norte. Aparentemente satisfecho con

las ideas de Falkenhorst, lo nombró allí mismo comandante de la Operación Weserübung, como habría de llamarse en adelante, sin consultarlo previamente ni con el OKW ni con el OKH.[2] Von Falkenhorst salió de la entrevista todavía en estado de *shock* y, tras correr a comprarse una guía de viajes Baedeker,* empezó a trazar sus planes.

No se consultó ni a Halder, ni a Von Brauchisch, ni a Göring, ni al Estado Mayor de la Luftwaffe sobre ningún aspecto de estos planes. Cuando finalmente se las informó sucintamente a comienzos de marzo, todas las partes estaban furiosas, y no solo porque se las hubiera mantenido al margen, sino también porque sentían que ya se estaba tentando a la suerte con los planes para la ofensiva en el oeste tal como estaban planteados; creían que atacar además Noruega y Dinamarca detraería innecesariamente recursos en un momento crítico. En la conferencia celebrada en la Cancillería del Reich en Berlín el 5 de marzo, Göring calificó los planes de inviables y se negó a poner a la Luftwaffe al servicio de Von Falkenhorst, como había propuesto Hitler. En su lugar, nombró a su segundo, el general Erhard Milch, comandante de la Operación Weserübung. La respuesta de Hitler fue dejar a Göring, hasta entonces su segundo inmediato en la jerarquía nazi, fuera de todas las futuras discusiones de planificación. Fue una manera muy peculiar, por decirlo suavemente, de organizar una operación militar de gran envergadura. Tal como Warlimont señaló más adelante, la práctica militar sensata pasaba por consultar todo a los comandantes de más alto rango y a los miembros de los estados mayores, coordinar los requisitos y los informes, y sopesar minuciosamente los pros y los contras. Claro que esta metodología no casaba con Hitler.

En opinión de Warlimont, el final de la guerra en Finlandia debería haber puesto punto final a los planes. El ataque en el oeste se iniciaría pronto y ataría a las tropas británicas y francesas en el frente. A su modo de ver, si tenían éxito en el oeste, podrían enfrentarse a Noruega con mucha mayor facilidad luego. ¿Qué sentido tenía emprender una operación que supondría detraer

* Estas guías comenzaron a escribirse a principios el s. XIX. Su creador, el editor alemán Karl Baedeker (1801-1859), descendiente de una larga saga de impresores, libreros y editores, se hizo célebre por sus publicaciones de cubierta roja, precursoras de las guías actuales, que proporcionaban a los viajeros modernos la información necesaria para desplazarse sin depender de guías turísticos. *(N. del E.)*

recursos importantes? Era un riesgo totalmente innecesario. Lo que decía Warlimont tenía mucho sentido.

Sin embargo, Hitler estaba empecinado en emprender la operación escandinava. Cuando el servicio privado de escuchas de Göring, el Forschungsamt, interceptó en marzo un telegrama diplomático de Finlandia en el que se revelaban los planes de los Aliados con respecto a Noruega, el Führer decidió actuar. El 2 de abril dio luz verde a la Operación Weserübung. El ataque empezaría el 9 de abril a las 5.15 y sería, en sus propias palabras, «una de las empresas más temerarias de la historia de la guerra moderna».[3] Apuestas militares de alto riesgo realizadas con muy pocas consultas y la mínima planificación coordinada: ese era el estilo de Hitler.

El plan final que habían descrito a Helmut Lent y sus camaradas el 7 de abril era apabullantemente arriesgado y contaba con la participación de seis escuadrones navales diferentes —o *Marinegruppen*— para Noruega y cinco para Dinamarca. Esto representaba casi la totalidad de la Kriegsmarine, incluidos treinta y un submarinos —la totalidad de los submarinos operativos—, lo cual dio al comercio aliado en el Atlántico un bienvenido respiro. En las fuerzas de invasión estaban también la Luftflotte X, todo un cuerpo de la fuerza aérea compuesto por más de 1 200 aviones, y unas 8 divisiones del Ejército más reservistas y otras unidades que sumaban alrededor de 120 000 hombres; más de 30 000 soldados formarían parte de la primera oleada. La intención era ocupar simultáneamente Dinamarca y ciudades clave de Noruega, desde la capital, Oslo, en el sur, hasta Narvik, en el norte; incluidas Trondheim, Bergen, Egersund y Kristiansand. Puede que el plan fuera temerario, pero no se andaba con medias tintas. Los alemanes se proponían ocupar ambos países en su totalidad.

Todo hacía pensar que la intervención aliada en Escandinavia se había cancelado tras el fin de los combates en Finlandia y la subsiguiente dimisión de Daladier; pero el nuevo primer ministro francés, Paul Reynaud, estaba decidido a mostrar un poco más de empuje y de espíritu ofensivo, y esto lo llevó a proponer una serie de acciones entre las que figuraban minar los fiordos, efectuar ataques con submarinos en el mar Negro y bombardear desde el aire los campos petrolíferos del Cáucaso; los franceses estaban dispuestos a ir a la guerra con Rusia si eso significaba interrumpir la afluencia del petróleo hacia Alemania, vital para los germanos.

De hecho, cualquier cosa valía mientras ayudara a mantener a los alemanes lejos de la puerta trasera de Francia.

Mientras tanto, los jefes de Estado Mayor británicos decidieron continuar con su estrategia de dilación; querían rearmarse más antes de iniciar la ofensiva, aunque reconocían la necesidad de trabajar en equipo con los franceses. En otra reunión del Consejo Supremo de Guerra celebrada el 28 de marzo, disuadieron a los franceses de iniciar cualquier ataque contra la Unión Soviética y consiguieron que Reynaud accediera a minar el Rin, una operación que llevaban proponiendo desde hacía meses. Por su parte, los británicos aprobaron la operación de minado de los fiordos. También se acordó, a instancias tanto de Churchill como de su homólogo francés, el almirante François Darlan, designar una fuerza expedicionaria aliada para que estuviera lista para una intervención rápida en Noruega, pues ambos pensaban que era probable que el minado de los fiordos llevara a los alemanes a intentar apoderarse de las minas de hierro.

Una vez se acordó todo esto, Daladier, que seguía siendo ministro de Defensa Nacional y de Guerra, y el Comité de Guerra francés se negaron a autorizar la colocación de minas en el Rin. Durante un tiempo, la operación de Narvik volvió a quedar en punto muerto. El 4 de abril, Churchill, acompañado de Edward Spears, voló una vez más a París en un viejo De Havilland para intentar hacer cambiar de idea a Daladier. A Spears le dio la impresión de que el avión se sacudía como «lechuga en un escurridor manipulado por un cocinero especialmente vigoroso», pero llegaron de una pieza.[4]

Pronto se hizo evidente que la negativa del ministro francés a mover ficha en el asunto del minado del Rin se debía tanto a su animadversión personal hacia Reynaud como a consideraciones militares; Edward Spears no tenía la menor duda al respecto. «Los dos hombres se odiaban —escribió—, y Daladier estaba decidido a poner en juego todo su poder para humillar a Reynaud de cualquier manera posible».[5]

Por más que lo intentó, Churchill no consiguió convencer a Daladier de que reconsiderara el proyecto de minar el Rin. La respuesta fue que los franceses no tenían fuerzas aéreas suficientes para tomar represalias en caso de que los alemanes bombardeasen las ciudades francesas en respuesta a esa operación. En realidad, Dadalier se equivocaba. La Armée de l'Air tenía casi tantos aviones como la Luftwaffe, es decir, alrededor de 3 500. Dadalier tampoco accedió a cenar con Churchill y Reynaud, ocasión que el primero

pensaba utilizar para conseguir cierto consenso y unidad. «¿Qué dirán en los siglos venideros si perdemos esta guerra por falta de entendimiento?», preguntó Churchill.[6] A su regreso, este aconsejó al Gabinete de Guerra y a los jefes de Estado Mayor británicos que siguieran adelante con la operación de minado de Noruega con el objetivo de mantener una buena relación con el aliado francés. Finalmente, acordaron llevarla a cabo, junto con otro plan, al que se denominó simplemente «R.4». Este consistía en enviar soldados a Narvik en caso de que los alemanes pusieran pie en suelo noruego o dieran muestras claras de su intención de hacerlo. Estas tropas estarían dispuestas y a la espera de ser embarcadas en cuanto se iniciaran las operaciones de colocación de minas.

«El primer ministro no está excesivamente entusiasmado —observó Jock Colville el sábado 6 de abril—, pero tiene la sensación de que, tras las expectativas generadas por la reunión del Consejo Supremo de Guerra, es necesario emprender algún tipo de acción».[7] Esta no era precisamente una muestra de apoyo rotundo por parte del líder británico, pero, al fin, alrededor de siete meses después de que Churchill hubiera aconsejado la operación y tras mucha angustia, reticencias generalizadas, negociaciones y evasivas, iba a ignorarse la neutralidad noruega. «El minado de las aguas noruegas —añadió Colville— está previsto para el amanecer del lunes».

El domingo 7 de abril, las fuerzas de invasión germanas avanzaban hacia el norte a toda máquina. Los aviones de reconocimiento de la RAF las detectaron y, luego, más de treinta bombarderos británicos atacaron a los grupos navales que se dirigían a Trondheim y Narvik, pero sus bombas no acertaron. En el ínterin, aquella tarde, el comandante supremo de la Marina Real británica, el almirante *sir* Charles Forbes, recibió por fin detalles más precisos del volumen de las fuerzas alemanas y, antes de las nueve de esa misma noche, después de algunos cambios precipitados en los planes, sus barcos se hicieron a la mar. Ya había algunos destructores y buques minadores británicos apostados en la boca del Vestfjord, la entrada a Narvik, y algo más al sur, cerca de Ålesund, para las operaciones de minado, de modo que el enfrentamiento era inevitable.

Era increíble que, después de tantas vacilaciones de los Aliados con respecto a Noruega, ambos bandos pusieran en marcha sus ofensivas en el mismo momento y desconociesen los planes del otro. Apenas unos días antes, el primer ministro, un líder bélico muy a su pesar, había declarado en un discurso el 4 de abril que

en ese momento se sentía diez veces más seguro de la victoria que cuando había estallado la guerra. No le sorprendía demasiado que Hitler no hubiera lanzado la ofensiva prometida; al aplicar al líder nazi la misma lógica tranquila con la que él tomaba sus decisiones estratégicas, daba por hecho que el Führer había decidido que ese ataque no merecía el riesgo de derrota inmediata que inevitablemente implicaría. Es evidente que Chamberlain todavía creía posible y deseaba que la guerra se apagara poco a poco, hasta acabar en una paz negociada. Por supuesto, cometía el error fatal de juzgar a Hitler según sus propios principios. El primer ministro británico y el Führer alemán no podían ser más diferentes. Chamberlain jamás se lo habría jugado todo de una manera tan imprudente. En cambio, Hitler se veía impulsado instintivamente a hacerlo. En cualquier caso, una cosa era cierta: Chamberlain aseguraba a quienes lo escuchaban que Hitler había perdido el tren.[8] Esa afirmación lo perseguiría siempre.

Entonces, durante la noche del 7 de abril, hubo que recalcularlo todo a un ritmo frenético. Era evidente que había en marcha una considerable operación naval; lo que no estaba claro era su objetivo. Tanto el almirante Forbes como el Almirantazgo creían que lo importante en ese momento era poner en juego la superioridad de sus fuerzas navales para asestar un golpe decisivo a la Kriegsmarine. Forbes ordenó a su flota entablar batalla con las principales naves alemanas, mientras que, en Londres, Churchill, sin consultar a Chamberlain ni a Forbes, ordenó a los cuatro cruceros que se encontraban en Rosyth, atestados de soldados destinados a Narvik, que los desembarcasen y partieran a toda máquina a presentar batalla. Esto fue un terrible error.

El primer enfrentamiento importante se produjo alrededor de las ocho de la mañana siguiente, cuando el HMS *Glowworm* interceptó el crucero pesado alemán *Admiral Hipper* y cuatro destructores. El *Glowworm* formaba parte de las fuerzas minadoras que habían actuado en el Vestfjord, pero se había quedado rezagado para buscar a un marinero que había caído por la borda. En un principio, el destructor británico trató de huir tras enviar señales informando sobre el tamaño y la localización de las fuerzas alemanas, pero pronto se vio obligado a combatir. A pesar de que sufrió graves daños, el barco siguió devolviendo el fuego alemán. Las cubiertas estaban en llamas y el navío estaba a punto de irse a pique cuando el capitán dio la orden de embestir al *Admiral Hipper*

y destruyó cuarenta metros de blindaje y de tubos de torpedo del buque de guerra alemán. Aquel fue el fin del *Glowworm,* que escoró y explotó. Solo sobrevivieron treinta y ocho de sus tripulantes.

Mientras tanto, el crucero de batalla británico HMS *Renown* y nueve destructores habían recibido órdenes de evitar que cualesquiera fuerzas alemanas llegaran a Narvik. A lo largo del día, el tiempo empeoró, se levantó un vendaval y se produjo un fuerte oleaje, por lo que las fuerzas británicas no detectaron los dos acorazados alemanes, el *Gneisenau* y el *Scharnhorst,* ni los destructores que los acompañaban hasta el amanecer del 9 de abril. Ambos bandos entraron rápidamente en combate. Los navíos de gran tamaño se atacaron con sus cañones de gran calibre a pesar de que la mar seguía rizada. Los destructores británicos tenían dificultades para mantener la velocidad del *Renown,* pero el peso de su artillería convenció a los alemanes de que se enfrentaban a una oposición más fuerte de lo que en realidad era y, tras la destrucción de las principales baterías del *Gneisenau,* los alemanes se batieron en retirada.

Para entonces, la invasión de Dinamarca y Noruega ya estaba en marcha.

El martes 9 de abril, a la 1.30 de la mañana, el rey Haakon VII de Noruega se encontraba en el Palacio Real de Oslo cuando lo despertaron para informarle de que se había detectado la presencia de varios barcos desconocidos en el fiordo de Oslo. Poco después, llegaron más informes de barcos avistados en Bergen y Stavanger y, al cabo de poco tiempo, se confirmó que eran alemanes.

—Majestad —le dijo su ayuda de cámara—. ¡Estamos en guerra![9]

—¿Con quién? —preguntó el rey.

Tanto el monarca como el Gobierno se habían enterado de la llegada de barcos británicos a las costas de Narvik el día anterior y, desde entonces, su principal preocupación había sido Gran Bretaña y la operación de minado. La repentina presencia de los alemanes los había tomado por sorpresa. Se ordenó una movilización inmediata, pero pronto se dieron cuenta de que nadie en el Gobierno sabía cómo llevarla a cabo. Unas horas después, los alemanes pidieron formalmente a los noruegos que capitularan sin oponer resistencia; según dijeron, la finalidad de la operación era proteger a Noruega de la ocupación de las fuerzas anglo-francesas. Los noruegos rechazaron esta oferta sin pensarlo dos veces.

Mientras el Gobierno trataba frenéticamente de reaccionar con la mayor rapidez posible, aunque vacilando mucho, las fuerzas de invasión alemanas empezaron a alcanzar sus objetivos y a desembarcar. A las siete de la mañana, los Messerschmitt 110 del I *Gruppe* de la 76.ª *Zerstörergeschwader* despegaron de Sylt. Ese día participó la totalidad del *Zerstörergruppe,* a excepción del 1.er *Staffel,* incluidos Helmut Lent y su radioperador/artillero, Walter Kubisch, que desempeñaría un papel importante en la captura de Fornebu, el principal aeródromo próximo a Oslo. Sería el primer lanzamiento de paracaidistas o *Fallschirmjäger* de la historia, seguido, veinte minutos después, por oleadas de soldados en aviones de transporte Junkers 52. Lent y sus compañeros proporcionarían cobertura aérea y atacarían objetivos en tierra.

Ocho de ellos despegaron a las 7.00 de esa mañana en dirección norte, a Fornebu, para estar allí a las 8.45, cuando estaba previsto que saltaran los paracaidistas. Unas nubes espesas cubrían el cielo, de modo que subieron a unos 13 000 pies para dejarlas debajo y, una hora y media más tarde, estaban a la entrada del fiordo de Oslo. Lent no lo sabía en ese momento, pero la fuerza invasora alemana en Oslo ya había recibido un duro golpe. A las 7.23, las baterías de la costa noruega habían hundido el *Blücher,* que había entrado en servicio el septiembre anterior y era uno de los solo cinco cruceros pesados que tenía la Kriegsmarine. Llevaba unos 1 600 hombres a bordo, de los cuales más de trescientos fallecieron. Otro de los cruceros pesados, el *Lützow,* sufrió graves daños.

Lent no vio nada de esto, aunque, mientras sobrevolaban el fiordo de Oslo, las nubes desaparecieron. «Por primera vez, vimos la tierra de Noruega a nuestros pies —escribió Lent—. ¡Era una vista fantástica!». Aceleraron para dirigirse a Oslo y, entonces, Lent se dio cuenta de que los demás aviones del escuadrón viraban a estribor, hacia el sol.[10] Un momento después, vio a su izquierda un caza biplano Gloster Gladiator noruego que estaba pegado a la cola de uno de sus camaradas. Lent viró bruscamente y abrió fuego, y el Gladiator se separó y desapareció.

Sin embargo, Lent se encontró de repente en medio de un reñido combate aéreo. Se las arregló para colocarse detrás de otro Gladiator y abrió fuego brevemente hasta que se percató de que los proyectiles pasaban por encima de él. Otro avión noruego

apareció a su cola. «Desciendo en picado, recupero altura, doy la vuelta.[11] Fallo —escribió—. Nuestros *Zerstörer* son más rápidos, pero los Gloster tienen una mayor capacidad de maniobra». Momentos después, el cielo estaba despejado y los Me 110 empezaban a reagruparse cuando, de entre las nubes, aparecieron otros dos Gladiator y los atacaron. Uno se precipitó a tierra y dejó un rastro de humo tras de sí; el otro desapareció.

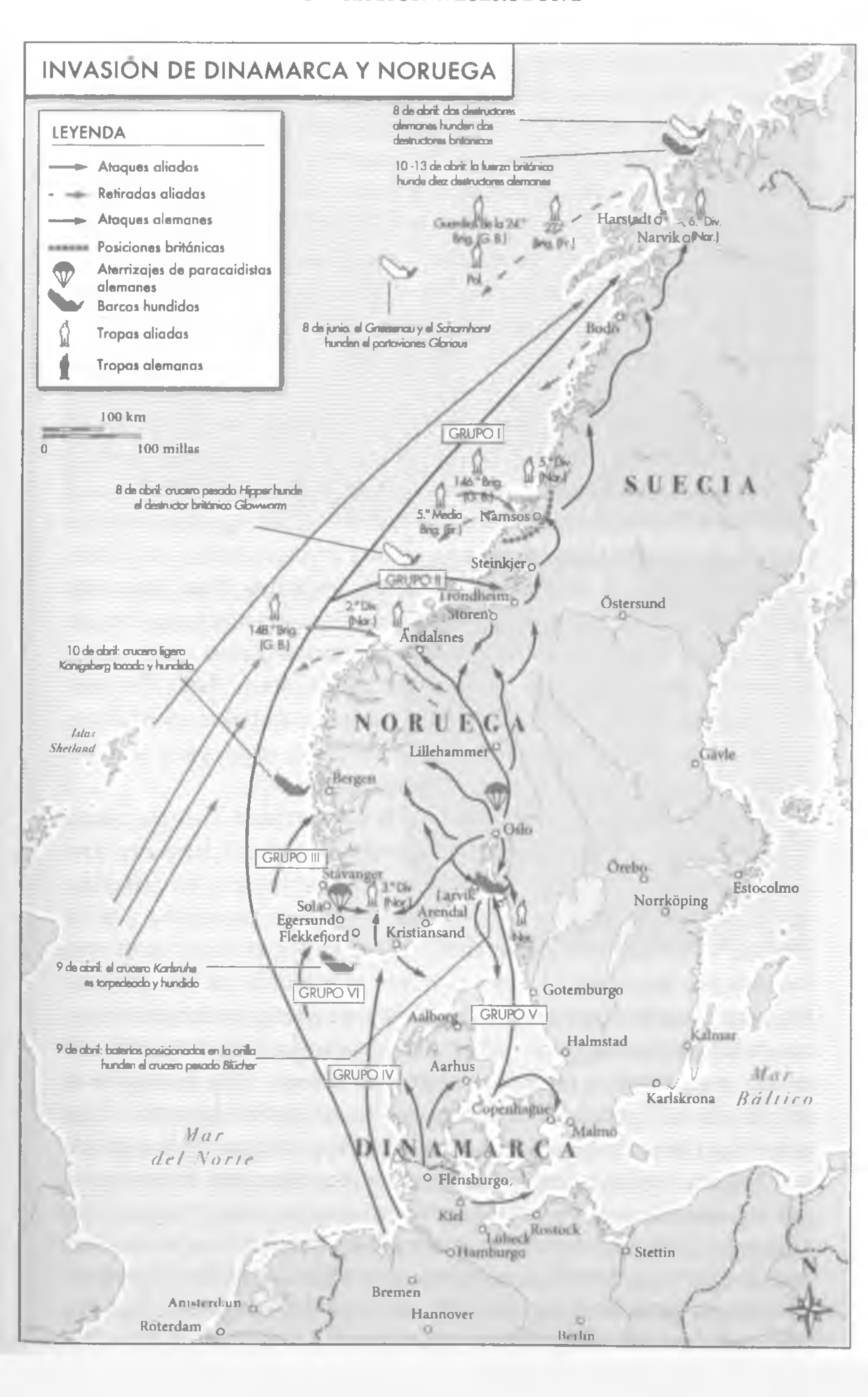
Ya estaban sobre Fornebu y no había ni rastro de las tropas aerotransportadas. Lent miró desesperadamente a su alrededor y lo único que vio fue un Ju 52 que intentaba aterrizar bajo un intenso fuego. Entonces, echó un vistazo a sus indicadores de combustible: solo tenía bastante para quince minutos de vuelo. El plan era aterrizar en Fornebu cuando estuviera asegurado, pero, si no tomaban tierra pronto, se estrellarían por falta de combustible. Lent y su *Rotte* de tres *Zerstörer* se lanzaron en picado sobre el aeródromo y comenzaron a disparar contra sus defensas. En su súbito descenso, Lent vio un nido de ametralladoras que no había advertido y que abrió fuego y acribilló el avión. Lent cobró altura más allá del final del aeródromo y oyó que Kubisch le gritaba:

—¡Motor de estribor en llamas!

—¡Calma, Kubisch! ¡Vamos a aterrizar! —respondió.

Lent apagó el motor humeante y evaluó rápidamente sus opciones. Aparte del Ju 52, no había aterrizado ningún otro avión, pero decidió que el suyo podría ser el primero. Bajó el tren de aterrizaje, luego los *flaps*, se ladeó y enfiló hacia la pista de aterrizaje, pero entonces se dio cuenta de que la altura de su aproximación era excesiva y de que la pista parecía demasiado corta. ¿Lo conseguiría? Seguían disparándoles por la derecha. El suelo se acercaba vertiginosamente rápido y entonces... tocó tierra. Frenó, sintió una sacudida hacia delante y, de repente, se encontró en el final de la pista, sin tiempo para pensar. El cercado que marcaba el final del aeródromo cada vez estaba más cerca. Se sujetó con fuerza, preparándose para el impacto, y sintió que el *Zerstörer* abría una brecha en el seto y se hundía al desprenderse el tren de aterrizaje. Siguieron deslizándose sobre la panza del avión, abriéndose camino por la hierba, hasta que finalmente se detuvieron a escasos metros del vallado de una casa de campo.

Lent abrió apresuradamente la cubierta de la cabina, comprobó que Kubisch también estaba vivo y vio entonces a un piloto caminando hacia él a grandes zancadas.


INVASIÓN DE DINAMARCA Y NORUEGA
LEYENDA
Ataques aliados
Retiradas aliadas
Ataques alemanes
Posiciones británicas
Aterrizajes de paracaidistas alemanes
Barcos hundidos
Tropas aliadas
Tropas alemanas
100 km
0
100 millas
8 de abril: dos destructores alemanes hunden dos destructores británicos
10-13 de abril: la fuerza británica hunde diez destructores alemanes
8 de junio: el Gneisenau y el Scharnhorst hunden el portaviones Glorious
8 de abril: crucero pesado Hipper hunde el destructor británico Glowworm
10 de abril: crucero ligero Konigsberg tocado y hundido
9 de abril: el crucero Karlsruhe es torpedeado y hundido
9 de abril: baterías posicionadas en la orilla hunden el crucero pesado Blücher
Harstadt
6.ª Div. (Nor.)
Narvik
Bodo
GRUPO I
5.ª Div. (Nor.)
146.ª Brig. (G. B.)
5.ª Media Brig. (Fr.)
Namsos
Steinkjer
GRUPO II
Trondheim
Storen
2.ª Div. (Nor.)
148.ª Brig. (G. B.)
Åndalsnes
Östersund
SUECIA
NORUEGA
Lillehammer
Islas Shetland
Bergen
Oslo
Gavle
GRUPO III
Stavanger
3.ª Div. (Nor.)
Sola
Egersund
Flekkefjord
Larvik
Arendal
Kristiansand
Örebro
Norrköping
Estocolmo
GRUPO VI
Gotemburgo
GRUPO V
Aalborg
Halmstad
Kalmar
GRUPO IV
Aarhus
Karlskrona
Mar Báltico
Copenhague
Malmö
Mar del Norte
DINAMARCA
Flensburgo
Kiel
Rostock
Lubeck
Hamburgo
Stettin
N
Bremen
Amsterdam
Hannover
Roterdam
Berlín

—*Heil Hitler* —gritó el hombre y, al ver la pistola en la mano de Lent, le preguntó si iba a disparar.

—Si tú no disparas, yo tampoco lo haré —respondió Lent. Los dos hombres rápidamente declararon un armisticio y Lent vio entonces que otros *Zerstörer* habían aterrizado. Al parecer, Fornebu estaba ahora en poder de los alemanes. Poco después, llegaron los aviones de transporte cargados de tropas: un Ju 52 tras otro aterrizó en rápida sucesión hasta que nada menos que cincuenta y tres hubieron tocado tierra, todos ellos repletos de soldados.

Gunnar Sonsteby, de veintiún años, se despertó temprano en el piso de sus padres de Oslo en el que vivía por el sonido de una alarma antiaérea. De repente, pareció que todas las radios del edificio estaban encendidas y todas ellas transmitían la sorprendente noticia de una invasión alemana y daban instrucciones a la población de dirigirse al refugio antiaéreo más próximo. Tras levantarse de un salto de la cama, su primera reacción fue rebelarse. Sentía una mezcla de horror e indignación, hasta tal punto que, mientras todos los vecinos del edificio corrían escaleras abajo, Sonsteby se quedó donde estaba y, con sus padres instalados en Rjukan, a ciento cincuenta kilómetros al este de Oslo, se preparó el desayuno y, con toda parsimonia, se comió su huevo.

Aunque estudiaba Economía en la universidad, compaginaba la carrera con un trabajo en una tienda de motocicletas cercana y, todavía movido por el enfado y por el sentimiento de rebeldía, se dirigió poco después a la tienda. Mientras caminaba por la ciudad, tuvo que refugiarse varias veces en los portales mientras los aviones surcaban el cielo y se oía el tableteo de las ametralladoras. Logró llegar a su trabajo de una pieza y descubrió que sus compañeros estaban reunidos comentando lo que sucedía, de modo que volvió a salir para echar un vistazo. Vio horrorizado que la ciudad parecía ya ocupada por los soldados alemanes. Una columna avanzaba por Karl Johan, la calle principal de la ciudad, y se habían instalado ametralladoras en el parque que había detrás del Palacio Real. Otros noruegos comentaban las noticias y los rumores: Oslo había caído y tanto el rey como el Gobierno habían huido y se encontraban ahora «en algún lugar de Noruega». «Todas las personas con las que me cruzaba —apuntó Sonsteby— estaban tan estupefactas como yo».[12]



Helmut Lent y su Me 110 destrozado en Fornebu, donde se estrelló y capturó el aeródromo.



En realidad, la resistencia de los cañones costeros, de pequeños barcos de guerra del fiordo de Oslo y de la reducidísima Fuerza Aérea noruega resultaron cruciales. La invasión alemana de la capital, a pesar de su incuestionable rapidez, se repelió el tiempo suficiente como para permitir que el rey Haakon y el Gobierno huyeran a Hamar, situada a unos cien kilómetros al norte. Por increíble que parezca, también se había conseguido escamotear las reservas de oro del país casi en las mismísimas narices de los alemanes que ahora pululaban por la ciudad. No obstante, gracias a que aterrizaron más soldados en Fornebu y a los barcos mercantes alemanes fondeados ya en puerto y cargados de armas, municio-

nes y demás aprovisionamientos que habían escondido previamente a bordo, la capital y la zona circundante estaban ahora en manos de los alemanes. Puede que la Operación Weserübung hubiera sido una empresa precipitada, pero, una vez más, daba la sensación de que la afición de Hitler por el riesgo extremo había dado sus frutos.

Capítulo 17

La batalla de Noruega

Al otro lado del Báltico, la capitulación de Dinamarca fue total. Tal como se había hecho con el Gobierno noruego, al rey Cristián X de Dinamarca se le dio la oportunidad de aceptar la ocupación alemana, y lo hizo. A pesar de ello, hubo lucha; empero, la totalidad del país estuvo en manos alemanas en cuestión de horas en lo que fue sin duda la conquista más rápida de un país en toda la historia, que incluyó un lanzamiento de tropas aerotransportadas de *Fallschirmjäger* y nada menos que cinco desembarcos navales alemanes simultáneos. Los alemanes ejecutaron el plan de forma rápida, implacable y con una eficiencia aplastante, de modo que resulta difícil encontrar ningún fallo en la implementación a pesar de que la planificación en sí había sido muy poco ortodoxa. Y ahora, los alemanes contaban con bases y aeródromos todavía más cerca de Noruega.

No obstante, estos dos países —en especial, Dinamarca— eran militarmente débiles, y la imagen que proyectaban estas rápidas conquistas era engañosa. En cualquier invasión, siempre y cuando se haya mantenido en secreto hasta el último momento, el atacante tiene una serie de ventajas: la sorpresa y la elección del lugar donde atacar, y la confusión que su asalto produce en el enemigo. El día de la invasión, el 9 de abril, había ido bastante bien a pesar de haber sufrido algunas bajas importantes y, al caer la noche, los *Fallschirmjäger* habían capturado el puerto de Stavanger y el cercano aeródromo de Sola gracias a otro exitoso despliegue de soldados aerotransportados. También habían tomado Kristiansand, Bergen y Trondheim, y los soldados de montaña del general Dietl, los *Gebirgsjäger*, habían desembarcado con éxito en Narvik tras burlar a la Marina Real. Estaba claro que los únicos que habían perdido el tren eran los británicos, cuya Armada había sido totalmente engañada con respecto a las intenciones

de los alemanes y quienes, en un principio, habían supuesto que la Kriegsmarine pretendía llevar a cabo una irrupción masiva en el Atlántico.

Sin embargo, como bien sabía el general Walter Warlimont del OKW, la planificación había estado a cargo del Estado Mayor de Von Falkenhorst, que había sido apartado del control directo del Ejército a tal efecto, y del grupo de operaciones especiales creado por el OKW. Halder y Von Brauchitsch habían sido marginados totalmente a pesar de sus preparativos para el Plan Amarillo, de modo que divisiones enteras que, según estaba previsto, tomarían parte en esa audaz empresa, se retiraron a pesar de sus objeciones. A Göring, que se enrabietó cuando descubrió lo que se había urdido a sus espaldas, se le dio a continuación carta blanca con la Luftwaffe. También la Armada se había negado a mantener barcos de guerra en los puertos noruegos después de los desembarcos, a lo cual Hitler curiosamente accedió, incluso después de haber emitido su orden operativa. Warlimont quedó boquiabierto. La microgestión de la Operación Weserübung por parte de Hitler, apuntó, «rompía todas las reglas».[1] En contra de toda lógica, todas estas armas de las fuerzas armadas se habían engranado a la perfección para el crucial inicio de la operación, pero no cabía duda de que los fallos de los Aliados y la debilidad militar de Dinamarca y Noruega contribuyeron a enmascarar algunos errores de bulto.

Tampoco Alemania se salió con la suya en los días siguientes. De hecho, a primera hora de la mañana siguiente, el 10 de abril, la escuadra alemana que ahora estaba fondeada en Narvik fue sorprendida por la llegada de una flotilla de destructores británicos. Alrededor de las cinco y medio de la mañana, el HMS *Hardy* lanzó torpedos, hizo saltar por los aires el buque insignia alemán, el *Wilhelm Heidkamp* y mató a ochenta y ocho tripulantes, entre ellos el comandante de la escuadra. Otro barco recibió varios impactos y se incendió; y, más tarde, cuando más destructores británicos se unieron a la batalla, hundieron un segundo barco. La acción continuó en el interior del Vestfjord y, aunque el *Hardy* también fue hundido y otro destructor sufrió graves daños, todos los fusiles del general Dietl fueron a parar al fondo del mar cuando los británicos destruyeron un barco de suministros alemán.

A lo largo de los dos días siguientes, la Marina Real continuó dominando a la Kriegsmarine. Los cinco destructores restantes de los alemanes quedaron atrapados en Narvik y tres días después,



Hitler con sus generales. La intervención y la microgestión de las operaciones militares por parte del Führer tuvieron un efecto devastador para Alemania y pocas veces fueron estratégicamente acertadas.

tras la llegada del acorazado británico HMS *Warspite,* acompañado de nueve destructores, fueron aniquilados.

El enfrentamiento que tuvo lugar ese día en Narvik no debería haber sido tan desigual. Escondidos en la boca del fiordo estaban el *U-46* y el *U-48,* parte de la flota de submarinos todavía operativa en los alrededores de Noruega. A bordo del *U-46* se encontraba Erich Topp, quien, al igual que el resto de la tripulación, se alarmó al encontrarse atrapado en Narvik con demasiados destructores pululando en derredor y sin espacio de maniobra para su submarino. La noche del 11 de abril, habían ocupado su puesto frente a la ciudad, cuando, de repente, sonaron sirenas antiaéreas y los aviones empezaron a sobrevolarlos y a bombardearlos. Todos se pusieron a cubierto, con excepción de Topp y otros dos ametralladores. «A pesar del intenso fuego antiaéreo, no le dimos ni a un solo avión enemigo —escribió Topp,[2] que fue testigo de cómo una bomba destruía un cobertizo en la costa a apenas cincuenta metros de ellos—. A apenas unos veinte metros, una bomba alcanzó a uno de los miembros de nuestra tripulación que murió en un abrir y cerrar de ojos y la explosión hizo caer de espaldas a otro hombre».

Durante todo el tiempo que pasó en aguas noruegas, el *U-48* no alcanzó a un solo barco enemigo a pesar de que no hubo es-

casez de blancos. Y no fue el único. A menudo, los submarinos disparaban torpedos y estos no explotaban. El *U-47,* que en octubre había hundido al *Royal Oak* en Scapa Flow, debería haberse cobrado su segunda presa cuando disparó dos torpedos al *Warspite,* pero falló y, a continuación, los vengativos destructores estuvieron a punto de hundirlo. De hecho, los submarinos alemanes atacaron al *Warspite* nada menos que cuatro veces, abrieron fuego sobre los cruceros británicos en catorce ocasiones y también atacaron sin éxito diez destructores y diez buques de transporte. Al parecer, el problema estaba en los detonadores de los torpedos. Los torpedos alemanes estaban provistos de detonadores magnéticos que permitían que un torpedo detectara su objetivo gracias a su campo magnético. Este, disparaba el fusible que provocaba la explosión. El problema era que, en esas aguas septentrionales, los detonadores magnéticos no funcionaban debidamente. Otros torpedos, equipados con detonadores de contacto, que estallaban al impactar, no se habían probado correctamente y también fallaban. Como resultado, se perdió una oportunidad de oro de hundir un número importante de barcos de guerra británicos y los capitanes de submarinos, célebres por su audacia, perdieron la confianza, que quizá era el atributo más importante para conseguir el éxito en su oficio.

El *U-46,* por su parte, ni siquiera tuvo ocasión de atacar. Después de librarse de bombas y cargas de profundidad, de haber encallado y de escabullirse de Narvik, llegó por fin a mar abierto el 18 de abril, tras haber escapado de lo que Erich Topp solo pudo calificar de «caldero de brujas».[3] Cuando por fin llegó a Kiel, el comandante de su flotilla tenía una expresión muy adusta. «¿Acaso lo conmovió el espectáculo de nuestras caras pálidas y demacradas? —se preguntó Topp—. ¿O el sentimiento de solidaridad por nuestra agotadora e infructuosa misión?».

A diferencia de los submarinos, la Marina Real y la RAF se cobraron aquel día muchas víctimas entre la flota alemana de superficie. El crucero *Königsberg* fue hundido, al igual que el *Karlruhe.* Al *Lützov* también lo alcanzaron el 11 de abril y tuvieron que remolcarlo de vuelta a Kiel. Estaba tan dañado que no había posibilidad de volver a utilizarlo en el Atlántico en un futuro próximo.

Mientras que la Armada británica recuperó rápidamente la compostura, los planes de invasión de los Aliados nunca se retomaron



Barcos alemanes hundidos en Narvik, el 10 de abril de 1940. En tierra, los alemanes tenían las mejores cartas, pero en el mar, la Kriegsmarine sufrió terriblemente.

realmente; aunque tras la huida del Gobierno noruego, que ahora estaba más que dispuesto a aceptar su ayuda, al menos ahora podían actuar sin enfrentarse a ningún dilema moral.

Para la mayor parte de las tropas designadas para el desembarco en Narvik previamente planificado, estos fueron unos días confusos y frustrantes. La mayor parte eran reservistas, pues los soldados del Ejército regular estaban todos en Francia. Los regimientos de infantería británicos se dividieron en batallones; el 1.º y el 2.º a menudo eran los batallones regulares, mientras que el 5.º e incluso el 7.º —si era necesario— solían formarse con reservistas. Este fue el caso del Regimiento de Leicestershire, que contaba con hombres del condado como Joseph *Lofty* Kynoch, quien se había criado en la aldea de Thorpe Acre, cerca de Leicester, y se había alistado en el Ejército Territorial un par de años antes. Recibió la llamada a filas el día antes de su regreso del campamento anual de verano; se presentó en el cuartel del Ejército Territorial de Leicester el mismo día que los alemanes invadieron en Polonia.

Después de realizar su instrucción en invierno cerca de Durham, en el norte del país, y a pesar de los rumores de que marcharían a Finlandia, no se pusieron en marcha realmente hasta comienzos de abril, y entonces lo hicieron de forma repentina. A última hora del 6 de abril, Kynoch y sus compañeros del 2.º Batallón del 5.º Regimiento de Leicester subieron a un tren y, tras un viaje interminable con numerosas y largas paradas, llegaron a Escocia el domingo 7. Al llegar a Edimburgo, dividieron el batallón. Kynoch, junto con el pelotón del transporte universal Bren Carrier y el resto de la compañía principal, desembarcó en Leith, el puerto de Edimburgo, mientras que el resto se dirigió a Rosyth. Allí los esperaba el barco mercante *Cedarbank,* mientras que, formando una fila a lo largo del muelle, había camiones y blindados de oruga nuevos. Los hombres los condujeron hasta redes y observaron después cómo los alzaban para embarcarlos.

Kynoch y sus camaradas ni siquiera supieron cuál sería su destino una vez estuvieron a bordo.

—No es más que un simulacro, Lofty —aseguró alguien—.[4] Al fin y al cabo, la guerra en Finlandia se ha acabado.

Más tarde, ese mismo día, les dijeron que desembarcaran y les ordenaron atravesar el Forth en barcazas hasta el trasatlántico *Orion.* Llegados a este punto, Kynoch y muchos otros perdieron de vista sus petates. Nunca volverían a verlos.

Dado que la invasión alemana había pillado desprevenidos a los Aliados, quizá era comprensible la confusión. La verdad era que los Aliados habían previsto que los hechos pasaran en un orden totalmente diferente: primero, minarían los fiordos; después Alemania reaccionaría, lo cual llevaría algún tiempo a los germanos; y, por último, las tropas británicas y francesas aterrizarían, con la aprobación de Noruega, y asegurarían los puertos clave, en particular Narvik. Todo esto reflejaba una ingenuidad sorprendente, como si no hubiera la menor posibilidad de que este escenario cambiara lo más mínimo. En parte, esto se debía a que, aunque los altos mandos británicos y franceses estaban todavía aprendiendo a colaborar como socios, y aunque habían consensuado la estrategia general, geopolíticamente estaban en posiciones distintas y, por lo tanto, tenían agendas diferentes. Los británicos lideraban las operaciones en Noruega y, sin embargo, no existía un comandante aliado general como lo había en Francia. Los jefes de Estado Mayor británicos todavía se estaban

amoldando lentamente a su *modus operandi* de tiempos de guerra y tendían a poner por delante los intereses de sus respectivas armas en lugar de pensar y actuar como un equipo integrado. Con los políticos franceses enzarzados en sus rencillas, los jefes de Estado Mayor británicos maniobrando en beneficio de sus propios intereses y las sensibilidades nacionales desatadas, el resultado fue un proceso de toma de decisiones conjuntas un poco engorroso, por decirlo suavemente.

La respuesta a la invasión alemana fue un ejemplo claro de ello, ya que los planes se descartaron, luego se alteraron y, a continuación, se cambiaron de nuevo; todo esto supuso la pérdida de un tiempo precioso, un tiempo durante el cual los alemanes fortalecieron su posición —en tierra, si bien no en el mar— en Noruega con cada día que pasaba.

El plan revisado, tal como lo habían acordado los británicos y los franceses, consistía en enviar a Narvik una fuerza conjunta de tropas británicas y *chasseurs alpins* —tropas de montaña—, y a otra fuerza británica a Namsos, al norte de Trondheim, y a Åndalsnes, al sur. El objetivo era que estas dos últimas fuerzas avanzaran hacia Trondheim, situada entre Namsos y Åndalsnes, efectuando un movimiento de pinza. De este modo, todo el norte de Noruega quedaría en manos de los Aliados.

Otro problema era que estas tropas solo llevaban un equipamiento ligero, ya que se había contado con que los noruegos los proveerían de cañones y vehículos. También contaban con escaso apoyo aéreo, pues habían supuesto que los combates, especialmente en Narvik, tendrían lugar demasiado al norte para que los aviones de ningún bando pudieran llegar. Por ello, tuvieron que buscar armas, camiones e incluso soldados a toda prisa. Los franceses reforzaron su contribución y, por ejemplo, enviaron toda una división ligera a Narvik, aunque no llegaría hasta una semana después que los británicos. Poco podía hacerse para paliar la falta de apoyo aéreo, de modo que, aunque, por lo que respecta a los hombres que había sobre el terreno, los alemanes no contaban con una ventaja apabullante, sí la tenían en lo que respecta a artillería y aviones. En suma, a pesar de sus éxitos en el mar, las perspectivas de los Aliados en Noruega no eran nada prometedoras.

Pero, según creía Gran Bretaña, todavía no era una causa perdida. Puede que la RAF no pudiera enviar muchos cazas, pero estaba

dispuesta a usar su fuerza de bombarderos. Entre los que volaron el 11 de abril, estaba el oficial piloto* Tony Smyth, que hacía poco había pasado de pilotar Blenheim a Wellington, más grandes y pesados. Smyth tenía veinticuatro años y se había alistado en la reserva de voluntarios de la RAF en 1937 tras darse cuenta de que esa era la mejor forma de no trabajar en la empresa de pintura de su familia, Manders. Así pues, presentó su solicitud y le concedieron un puesto fijo de oficial un año después. Era un intrépido ciclista y montañero y había viajado por toda Europa —incluida la Alemania nazi— y escalado muchos de sus picos más altos. Se tomó lo de volar como otra aventura, que, tal como estaba descubriendo, respondía perfectamente a sus expectativas.

Smyth, menudo, nervudo, con una mirada penetrante y una mata de pelo rubio rojizo, era un hombre con los pies en la tierra y una mente eminentemente práctica que utilizaba en casi todas las situaciones. Esto había resultado muy útil en marzo, cuando su Wellington había perdido un motor poco después de despegar. Dado que Smyth se había incorporado recientemente al escuadrón, solo era copiloto, pero después de que el avión se estrellase e incendiara y de que Smyth saliera milagrosamente ileso, volvió a la aeronave destrozada para ayudar a salir al radiotelegrafista, al navegante y al artillero central; y, después, a pesar de que se le había llenado la cara de ampollas a causa del calor, rescató también al artillero de cola, con la ayuda del capitán *Darkey* Powell.

Toda su tripulación, pues, se encontraba en ese momento en el hospital, y Smyth, Powell y el resto de los pilotos de la subescuadrilla fueron trasladados temporalmente y a toda prisa del Escuadrón 101 al 115, con base en Kinloss, en Escocia. Como parte de la Escuadrilla A, los enviaron a bombardear un crucero alemán avistado en Kristiansand, pero les hicieron dar media vuelta. Sin embargo, la noche del 11 de abril, se acercaban a la costa de Noruega y a Stavanger, junto con otros cinco Wellington, para participar en lo que sería el primer bombardeo en suelo europeo por parte del Mando de Bombardeo desde el inicio de la guerra.

Volaban bajo y en formación, y sus bombas cayeron más allá del blanco, de modo que Powell, a cargo de los mandos del avión, dio la vuelta para atacar de nuevo. Esa vez, las ráfagas trazadoras y el fuego antiaéreo iluminaron la oscuridad. Smyth vio un avión

* El grado más bajo de oficial en las fuerzas aéreas británicas. *(N. del E.)*

en llamas en el suelo, pero, una vez más, su línea de aproximación fue mala, de modo que dieron la vuelta de nuevo para un tercer intento. A esas alturas, todo el fuego antiaéreo estaba concentrado en ellos y Powell se vio obligado a desviarse de nuevo de su línea de ataque y a esquivar unas antenas de radio que de repente estaban cada vez más cerca de ellos. Smyth fue testigo de cómo uno de los Wellington era alcanzado y se incendiaba, y un momento después hubo una explosión cegadora y ensordecedora en la cabina de su propio avión. Varios obuses los habían alcanzado. Un trozo de metralla hirió a Powell en el costado, otro le dio en una hebilla que llevaba al hombro y un tercer trozo, muy pequeño, lo hirió en la mejilla.

—Ya me he cansado de esto. Me voy a casa —le dijo Powell a Smyth mientras ascendía a una altura segura y arrojaba la carga de bombas sin detonar que le quedaban.[5] En el ínterin, Smyth se acercó a la cola para comprobar qué daños había sufrido el avión. Al parecer, el enemigo también había alcanzado al Wellington a lo largo del fuselaje. El artillero de cola estaba gravemente herido y necesitaba un vendaje de urgencia y una dosis de morfina, y el sistema hidráulico del avión había desaparecido, de modo que los *flaps* y el tren de aterrizaje habían quedado inoperativos. Aquello pintaba mal para Powell, que, herido como estaba, todavía tenía que regresar a Escocia. Equilibrar el aparato era imposible, por lo que no tenía forma alguna de intercambiar posiciones con Smyth.

La brújula principal también se había roto, pero no solo se las arreglaron para volver a Kinloss, sino que, además, Powell aterrizó el Wellington de panza. «Me fui a la cama —anotó Smyth—, preocupado al pensar que, en tres semanas, de los dieciocho miembros de la tripulación que conformaban la subescuadrilla, doce estaban muertos, cinco en el hospital y yo era el único que quedaba en pie».[6]

Aquel día también volaron Guy Gibson y otras siete tripulaciones de Hampden del Escuadrón 83. Su primera operación, en septiembre, le había resultado una experiencia aterradora, pero tras meses de muy poca actividad, él y el resto del escuadrón lo habían digerido poco a poco. «Decir que todos estábamos entusiasmados —escribió— habría sido quedarse enormemente corto».[7] Despegaron alrededor de las once de la noche con minas magnéticas «M» de unos 680 kg en el compartimento de bombas y con instrucciones de hacer un reconocimiento de las ciudades

y puertos de Dinamarca para que el auténtico objetivo de la salida pasara desapercibido. Gibson pensó que era un plan bastante sensato. Para ir de Kiel a Noruega, los barcos alemanes tenían que pasar por uno de los tres estrechos canales existentes, por lo que minarlos era una buena idea. «Todos —apuntó— eran muy optimistas».[8]

El vuelo fue muy tranquilo. Cruzaron el mar del Norte, rodearon Dinamarca hasta que encontraron el lugar indicado y arrojaron las minas. Aquella noche, el cielo estaba despejado y vieron cómo las minas se hundían en el agua oscura. No obstante, fue un viaje largo. Tras haber volado toda la noche, Gibson y su tripulación no volvieron a tocar tierra hasta la hora del desayuno del día siguiente. Estuvieron en el aire unas ocho horas y el propio Gibson tenía el cuerpo entumecido cuando bajó del avión.

Tres noches después, el día 14, Gibson y su tripulación retomaron la operación de minado, pero esa vez en unas condiciones meteorológicas espantosas con las que no deberían haber salido a realizar ninguna misión. A pesar de los fuertes vientos, la lluvia y las nubes bajas, se las arreglaron para encontrar su objetivo: una estrecha franja de agua en Middelfart, en el Báltico, frente a la parte continental de Dinamarca. Volaban casi a ras del agua cuando Gibson se encontró, de repente, delante del puente de Middelfart; era demasiado tarde para sobrevolarlo, de modo que optó por pasar por debajo. Inmediatamente, abrieron la compuerta y lanzaron las dos minas y, entonces, un barco de defensa antiaérea empezó a dispararles. «Estábamos volando a solo cuarenta pies de altura —anotó Gibson—, pero pronto nos elevamos y las nubes nos cubrieron».[9]

Emprendieron el regreso. El viento sacudía y zarandeaba el Hampden, que crujía por la electricidad estática. Después de más de siete horas en el aire, tocaron tierra, pero no en Scampton, sino en Manston, en Kent. Gibson estaba agotado, pero mientras que su tripulación había vuelto sana y salva, otro avión del Escuadrón 83 no había llegado a Manston y había desaparecido, seguramente en el mar. No se volvió a saber nada de ellos.

Y no fueron los únicos. En la mayor parte de las operaciones se sufrían bajas —uno o dos aviones, con sus tripulaciones—, pero como el Mando de Bombardeo era todavía muy pequeño, cualquier pérdida era significativa. De hecho, no cabe duda de que la relativa ausencia de actividad hasta la inva-

sión de Noruega había sido un regalo del cielo para el mando, ya que había dado a las tripulaciones la oportunidad de realizar su instrucción en un período de relativa paz. En cualquier caso, el mariscal del Aire Edgar Ludlow-Hewitt, comandante del Mando de Bombardeo, supo ver que, a medida que el comando creciera, se requerirían con urgencia más instructores para la formación de los reclutas y preparación de los reservistas; y, siendo realistas, estos instructores tendrían forzosamente que salir de los escuadrones existentes. Por ello, se tomó la drástica pero muy necesaria medida de reducir el frente de combate del Mando de Bombardeo, a fin de favorecer la rápida expansión planeada. Poco después del estallido de la guerra, se habían retirado nada menos que diecisiete escuadrones y se habían convertido en unidades de instrucción operativa. En su momento, esto provocó una gran consternación, pero fue una política muy acertada; y era uno de los motivos por los cuales el Mando de Bombardeo había accedido tan rápidamente a restringir su participación en la guerra aérea y a dedicar más tiempo a labores de reconocimiento y de distribución de octavillas. Esta decisión dio al mando la oportunidad de crecer y a los veteranos la ocasión de formar a nuevos reclutas.

A pesar de los éxitos británicos en el mar, la aventura noruega se desarrolló a una velocidad vertiginosa para los Aliados. Aunque ahora estaban en condiciones de afianzar su presencia en Narvik y en el norte del país, la verdad era que las fuerzas alemanas estaban ocupando gran parte de la mitad meridional. Al parecer, en Londres, nadie estaba dispuesto a considerar de qué manera se las arreglarían las tropas aliadas para mantener este reducto septentrional mientras los alemanes, con sus líneas de aprovisionamiento mucho más cortas, mantenían el sur; aunque no cabía duda de que afianzar la posición en el remoto norte de Noruega tenía más sentido que cualquier intento de aventurarse hacia el sur, donde era evidente que los alemanes tenían las de ganar.

Lo único indudable era que la única esperanza de tomar y mantener Narvik pasaba por destinar allí la mayor cantidad posible de fuerzas, algo en lo que Churchill no se cansaba de insistir. Tal como él señalaba, al menos se habían preparado planes minuciosos para Narvik, mientras que la captura de Trondheim no dejaba de ser una propuesta mucho más especulativa. No obstan-

te, los franceses insistían en que se enviasen tropas a Trondheim para tomar tanto el puerto como el ferrocarril que atravesaba la península. Halifax y Chamberlain accedieron a ello. Se seguirían desembarcando soldados en Narvik, pero Trondheim sería la prioridad.

De este modo, las tropas británicas marcharon hacia esta tierra de montañas y fiordos con una situación muy cambiante y unos planes que se modificaban incluso mientras los hombres navegaban por el mar del Norte. Mientras el general de brigada D. R. Morgan y los primeros batallones de la 148.ª Brigada iban de camino, recibieron otra serie de órdenes nuevas. «Su misión será desembarcar en Åndalsnes —decía el brusco mensaje— y, luego, avanzar hacia el norte y emprender una ofensiva contra los alemanes en la zona de Trondheim».

Sonaba muy sencillo, pero Morgan solo tenía una brigada con equipamiento ligero, algunos de cuyos hombres, como *Lofty* Kynoch, estaban todavía en Escocia, y no contaba con cobertura aérea, ni tanques ni vehículos. Con estos hombres del Ejército Territorial, debía derrotar a las fuerzas alemanas que ahora subían por el valle de Gudbrandsdal, en el centro de Noruega, para, después, tras haberlos expulsado de allí, marchar sobre Trondheim. Todo era ridículamente optimista.

Este último cambio en los planes se produjo a petición de los noruegos, a quienes los Aliados estaban empeñados en complacer, a pesar de que apagar fuegos y disipar fuerzas no había sido nunca una política militar ideal. El Ejército noruego contaba con pocos soldados regulares y, por eso, como los franceses, dependía de una movilización masiva. Sin embargo, el ataque sorprendió tanto que estos planes también se vieron afectados por la confusión y muchos de los que podrían haber respondido a llamada a filas se encontraron en territorio ocupado antes de tener la menor oportunidad de reaccionar. En realidad, el Ejército estaba compuesto en su totalidad por infantería y no contaba con tanques ni cañones antitanque. Una de las últimas acciones del Gobierno al huir de Oslo había sido cesar al comandante en jefe y reemplazarlo por el *Oberst* Otto Ruge, al que habían ascendido apresuradamente a general, porque era más joven, más enérgico y estaba decidido a resistir. Sus hombres se habían abierto camino luchando por el centro del país y habían ralentizado el avance de los alemanes, pero poco más. Había sido su llamada al agregado militar britá-

nico la que había provocado el último cambio de plan; la 148.ª Brigada iba a ayudar a los noruegos a bloquear el avance de los alemanes hacia el norte. La razón para centrarse en la ciudad de Dombås era que los alemanes habían lanzado allí paracaidistas el día 14 de abril. Los noruegos estaban luchando encarnizadamente contra estas tropas alemanas aisladas, pero Ruge quería que la ayuda británica llegara lo antes posible.

Uno de los que oponían resistencia a los alemanes era Gunnar Sonsteby, quien, junto con un amigo, había decidido abandonar Oslo, a pesar de que las banderas nazis ya ondeaban en la ciudad, y unirse a los combatientes. El viernes 11 subieron al tren —que, por sorprendente que parezca, todavía funcionaba— y, equipados con sus esquíes, se dirigieron a Grua, a unos cuarenta y cinco kilómetros al norte de Oslo. Allí se reunieron con el teniente Philip Hansteen, reservista, en su refugio de montaña. Al día siguiente, el viernes 12



Tropas alemanas en el valle de Gudbrandsdal, en el centro de Noruega, abril de 1940.

de abril, Hansteen y más de una docena de hombres volvieron a partir rumbo al norte, a Brandbu, a orillas del lago Ransdfjord, donde había un depósito que hacía las veces de punto de encuentro. Al caer la noche del día siguiente, sábado, había más de mil hombres que rápidamente se organizaron en unidades militares improvisadas.

A Sonsteby le dijeron que se quedara con el teniente Hansteen, cuyos hombres formaron una compañía especial de esquí de cuatro pelotones de treinta hombres cada uno; Sonsteby fue asignado al Pelotón 4 bajo el mando del hermano de Hansteen, Axel. Así comenzó para Sonsteby y estos hombres una larga y desesperada retirada. «Veíamos continuamente granjas quemadas y puentes volados —escribió Sonsteby—. Esto último era obra de nuestras fuerzas en retirada; lo primero, de la venganza de los alemanes».[10]

En el ínterin, el resto de la 148.ª Brigada atravesaba el mar del Norte. Ya avanzado el día 20 de abril, *Lofty* Kynoch y la segunda mitad del 2.º Batallón del 5.º Regimiento de Leicester se hizo a la mar finalmente, en otro barco, no desde Rosyth —ni siquiera desde Leith—, sino desde Aberdeen, al noroeste de Escocia. A la tarde del día siguiente, mientras el barco cabeceaba en medio de una alta marejada, Kynoch despertó de un profundo sueño y se enteró de que el *Cedarbank,* que llevaba a bordo todo su equipamiento, acababa de ser torpedeado. Se puso en pie de un salto, echó un vistazo por la borda y vio como el barco se perdía bajo las aguas en medio de un remolino de espuma. Poco después, se produjo una enorme explosión que sacudió todos los maderos y remaches de su propio barco y provocó una gran consternación entre los hombres. Había sido una carga de profundidad de uno de los destructores que los escoltaban; en esa ocasión, era evidente que los torpedos del submarino sí habían funcionado. «Perdimos todo lo que iba a bordo del *Cedarbank* —apuntó Kynoch—. A partir de ese momento, además de la ropa que llevábamos puesta, solo teníamos nuestros rifles, unos cuantos rifles antitanque y ametralladoras Bren para hacer frente al enemigo».[11] Kynoch tenía unos cien cartuchos para su rifle; eso era todo.

Finalmente, llegaron a Åndalsnes alrededor de las ocho de la mañana del 22 de abril. No se imaginaban que la situación en Noruega había empeorado.

Capítulo 18

Jugarse el todo por el todo

Puede que el mando del Ejército alemán hubiese sido dejado al margen de los planes para invadir Noruega y Dinamarca, pero, desde luego, no iba a tolerar que pasase lo mismo con el Plan Amarillo. En el Cuartel General del OKH, en Zossen, el jefe de Estado Mayor y principal planificador de la operación, el general Franz Halder, había estado haciendo preparativos incansablemente. Tras su sorprendente e inesperado giro de ciento ochenta grados, había seguido preparándose para el asalto en dos puntos diseñado por Von Manstein.

Era indudable que la rapidez sería primordial para que el Plan Amarillo tuviese alguna posibilidad de éxito. Sin embargo, aunque Halder se dio cuenta tarde de esto, la idea de hacer uso de la velocidad para confundir al enemigo no era nueva en absoluto y, por supuesto, estaba sumamente arraigada en la mentalidad militar prusiana. En realidad, a pesar de su atrevida y radical apariencia, el plan de Von Manstein era todo lo contrario. Dar un golpe relámpago para intentar que el enemigo vacilara y forzar un resultado rápido era lo que los prusianos y los alemanes siempre hacían. Fue lo que hicieron contra Dinamarca en 1864 (y funcionó), también contra Austria en 1866 (volvió a funcionar, por los pelos), contra Francia en 1870 (funcionó en un primer momento, hasta que perdieron fuelle) y en agosto de 1914 (falló por poco). También siguieron este plan en Polonia (con gran éxito), en Dinamarca (más de lo mismo) y en Noruega (hasta el momento, iba bien) y pensaban seguirlo también, ahora, contra Francia y los Países Bajos. Los prusianos habían acuñado un término para este rápido nivel operativo de la guerra: *Bewegungskrieg*. Y el objetivo de la *Bewegungskrieg* era el *Kesselschlacht*, que se traduce literalmente como «batalla calderón» (también conocido como «embolsamiento», una batalla envolvente en la que el enemigo queda rodeado.

Federico el Grande, el rey prusiano al que Hitler tanto admiraba, dijo en una ocasión que las guerras de Prusia debían ser necesariamente cortas y decisivas porque, en un conflicto prolongado, la disciplina flaquearía y los recursos se agotarían rápidamente.[1] Había acertado de lleno, y lo cierto es que las cosas no habían cambiado mucho en los años transcurridos, aunque, bajo el dominio nazi, no era tan fácil que la disciplina flaqueara. Lo que era ciertamente indudable era que Alemania tenía unos recursos sumamente limitados y que su posición geográfica —en el centro de Europa y con una línea costera relativamente estrecha— hacía que no solo tuviera pocos medios para subsanar este déficit, sino también que fuera vulnerable a ataques desde más de un flanco. El otro gran pensador militar prusiano, Von Clausewitz, también señaló que en la guerra hay dos formas de conseguir la victoria: mediante una guerra de desgaste o mediante una guerra de aniquilación.

La desventaja geográfica y la escasez de recursos naturales obligaban a que la estrategia alemana fuera la misma de siempre: atacar rápido y con contundencia e imponerse al enemigo lo antes posible, por lo que la única opción real para Prusia y Alemania siempre había sido, y seguía siendo, seguir los principios de la *Bewegungskrieg* y la *Kesselschlacht* y aniquilar con la mayor brevedad posible al enemigo.

El problema residía en que la teoría era más fácil que la práctica, entre otras cosas porque sus enemigos solían disponer de los mismos recursos que ellos, cuando no de más, por lo que respectaba a hombres y potencia de fuego; y esto podía aplicarse, sin duda, al ataque que estaban a punto de lanzar en el Frente Occidental. La clave era asegurarse de que los Aliados dispersaran sus fuerzas para que la Wehrmacht centrase su ataque en un punto y congregase muchas más fuerzas que el enemigo en ese único punto. Esto es lo que se denominó el principio del *Schwerpunkt.*

Así pues, en esencia, el plan de Von Manstein no era en absoluto original, ya que aplicaba estrictamente los principios que los prusianos habían seguido siempre y, a decir verdad, no tenían otra alternativa. De ahí que, si los Aliados hubieran estudiado mejor la historia y aplicado su conocimiento de la situación geoeconómica de Alemania a una evaluación militar, deberían haber sido capaces de prever los planes de su enemigo. Al fin y al cabo, un ataque en la Línea Maginot tenía poco sentido y avanzar a través de los

Países Bajos era un movimiento muy obvio, mientras que abrirse camino a través de las Ardenas no solo se había intentado en 1870, sino que era la única oportunidad que los alemanes tenían de sorprender tácticamente al enemigo. Limitarse a afirmar que las Ardenas eran infranqueables, como había declarado Gamelin, sin haber comprobado debidamente esta aseveración era todavía más temerario que el propio plan en sí mismo.

No obstante, el Plan Amarillo era sumamente original en lo referente a los medios de que se valdría la punta de lanza para llegar al *Schwerpunkt* —el punto principal de ataque— y, a continuación, entablar combate con el enemigo. El hombre responsable de ello no era realmente Von Manstein, sino el general Heinz Guderian, el general de la división motorizada que tan buena impresión había causado dos años antes al teniente Hans von Luck.

Guderian, de cincuenta y un años, no solo era un aguerrido soldado, sino también un gran pensador sobre cuestiones militares que un par de años antes había publicado *Achtung Panzer!*, un tratado sobre el uso de los tanques en la guerra moderna. Aunque Von Manstein había quedado marginado, Guderian no, y contribuyó decisivamente a revivir los viejos principios prusianos de la *Bewegungskrieg*. En el Ejército alemán se daba por sentado que los tanques no podían avanzar sin apoyo de la infantería. Lo que Guderian proponía era que sus divisiones Panzer llevaran la infantería motorizada consigo como parte de la división, lo cual les permitiría operar de forma totalmente independiente de las divisiones de infantería que, al depender únicamente de sus pies o de carros de caballos, simplemente los retrasarían. Así pues, Guderian y los suyos estaban estudiando cómo trasladar divisiones mecanizadas de tanques, camiones y otros vehículos motorizados de una forma que fuera a la vez rápida y mantuviera la sorpresa hasta el último minuto. Luego, una vez hubiesen llegado al Mosa, blindados, infantería y artillería trabajarían juntos y coordinados con la artillería aérea de la Luftwaffe, controlados y dirigidos primordialmente por radio. Hasta entonces, nadie había pensado en organizar una división blindada de esta manera.

En otras palabras, lo radicalmente nuevo no era el concepto en sí mismo, sino los planes que estaban desarrollando para conseguir abrir la brecha.

El 17 de marzo, Guderian y los comandantes de más alto rango del Grupo de Ejércitos A asistieron a una reunión con Hitler

en la Cancillería del Reich. Guderian fue el último de los comandantes del Ejército en exponer su plan a Hitler. Les dijo al Führer y a los superiores de su Grupo de Ejércitos que, al cuarto día de haber iniciado el avance, llegaría al Mosa y que, al terminar el quinto, habría consolidado una cabeza de puente en la otra orilla.

—¿Y qué hará entonces? —preguntó Hitler.[2]

—A menos que reciba órdenes indicando lo contrario, al día siguiente continuaré mi avance hacia el oeste. —Y añadió que, en su opinión, debería ir directo a la costa del canal de la Mancha.

El general Busch, que comandaba el 16.º Ejército, formado casi en su totalidad por divisiones de infantería, dijo:

—¡Bueno, para empezar no creo que vaya a poder cruzar el río! —Al decir esto hablaba en nombre de casi todos los oficiales de alto rango del Grupo de Ejércitos, incluido su comandante, el mariscal Gerd von Rundstedt.

Hitler, visiblemente tenso, se volvió hacia Guderian, esperando su respuesta.

—En cualquier caso, no hay necesidad de que lo hagáis vosotros —respondió Guderian. Lo último que quería era que unas divisiones de infantería lentas y difíciles de dirigir, debido a su carencia de transporte mecanizado, se interpusieran en su camino.

No solo la mayor parte del Grupo de Ejércitos A estaba en contra del plan, sino también muchos miembros del B. Su comandante, el coronel general Von Bock, visitó a Halder en su apartamento berlinés y le pidió que renunciara a él por completo.

—Os arrastraréis a quince kilómetros de la Línea Maginot con un flanco descubierto —le dijo a Halder—. ¡Y esperáis que los franceses se queden mirándoos sin hacer nada! ¡Amontonaréis los tanques en los escasos caminos de la región montañosa de las Ardenas, como si no existiese la fuerza aérea! ¡Y todavía esperáis llevar la operación hasta la costa con un flanco sur abierto de trescientos cincuenta kilómetros de longitud donde está el grueso del ejército francés!

Esto, según Von Bock estaba «fuera de toda lógica».[3]

Lo que decía tenía mucho sentido. Sobre el papel, el plan de Gudieran parecía absurdamente optimista, y Von Bock sabía, al igual que Halder, que de las 135 divisiones designadas para la ofensiva, muchas distaban bastante de ser esas tropas de élite, esas unidades temibles que el resto del mundo creía que eran. En todo el ejército había solo diez divisiones Panzer y otras seis totalmente

mecanizadas. Estas dieciséis divisiones eran las únicas unidades modernas y totalmente equipadas del ejército alemán. En la punta de lanza que irrumpiría a través de las Ardenas, solo había diez de esas divisiones modernizadas, divididas en tres cuerpos, en los cuales Guderian disponía de tres divisiones Panzer. Puesto que no había caminos suficientes a través de las Ardenas como para que los tres cuerpos avanzaran al mismo tiempo, el movimiento tendría que hacerse por etapas.

Y sí, las divisiones Panzer eran modernas y estaban bien equipadas, pero la mayoría de sus blindados estaban anticuados. Solo los Panzer III y IV tenían cañones de un tamaño apropiado, y de estos solo había 627. Los 1812 restantes eran Mk I, armados únicamente con ametralladoras; Mk II, provistos de un cañón de 20 mm bastante endeble, y T35 y T38, de fabricación checa, que también tenían una potencia de fuego por debajo de la media. En cambio, los Aliados podían contar con unos 4204 tanques, casi el doble de los que tenía el ejército alemán. De ellos, un número significativo eran más grandes y estaban mejor armados y mejor blindados que cualquiera de los que tenían los alemanes.

Del resto del ejército alemán, solo una cuarta parte eran soldados en servicio activo susceptibles de ser incluidos en la primera oleada de la ofensiva, es decir, unidades permanentes en tiempo de paz reforzadas con reservistas, como la 87.ª División de Siegfried Knappe. La segunda oleada consistía en su mayor parte de reservistas más jóvenes con una formación plena. A continuación venían los reservistas que solo habían recibido una instrucción sumaria. Después estaban las unidades de la Landwehr, que eran en su mayoría de más edad, veteranos de la Gran Guerra, y que apenas habían recibido instrucción desde 1918.

Esto significaba que solo la mitad de todos los soldados alemanes había recibido algo más que unas cuantas semanas de instrucción, mientras que una cuarta parte superaba los cuarenta años de edad. La propaganda nazi había ocultado muy bien esta sorprendente realidad.

En Italia, Mussolini había plasmado sobre el papel un «informe secreto» en el que se resumía la situación y se esbozaba la futura estrategia militar. Esta era en realidad una especie de directiva de guerra, porque a esas alturas ya estaba totalmente convencido de que Italia no podía hacer otra cosa más que intervenir. Actuar como *puttane*

de Occidente no era una opción; la neutralidad solo dejaría a Italia relegada durante un siglo; era absurdo pensar que podrían sentarse y limitarse a observar. La única vía imaginable era una guerra paralela a la de Alemania que los liberara de su prisión mediterránea.

Este informe fue entregado a sus comandantes de más graduación a comienzos de abril, pero aunque el mariscal Badoglio dio muestras de un leve espíritu combativo, nadie más mostró entusiasmo, lo cual quedó totalmente en evidencia en una reunión de jefes de los servicios de las fuerzas armadas celebrada en Roma el 9 de abril, el mismo día que los alemanes estaban invadiendo Dinamarca y Noruega. El mariscal Rodolfo Graziane, veterano jefe de Estado Mayor del Ejército, estaba en *shock,* sobre todo cuando quedó claro que no había indicios de llevar a cabo ninguna operación conjuntamente con Alemania.[4]

—Pero, en ese caso, no podremos hacer nada —se quejó a Badoglio—. Ni siquiera si Francia cae.

El almirante Domenico Cavagnari, jefe de Estado Mayor de la Marina, estaba igualmente desesperado. El enemigo, según él, situaría una flota en Gibraltar y otra en Suez «y todos nos asfixiaremos dentro»,[5] dijo. El general Pricolo, de la Fuerza Aérea, tan poco entusiasmado como sus camaradas, les advirtió que estaban haciéndose demasiadas ilusiones sobre lo que podría conseguirse. Todos estuvieron de acuerdo en que una ofensiva contra los británicos desde Libia era imposible, mientras que incluso en Abisinia la situación en ese momento era precaria, y eso solo teniendo que lidiar con el malestar de los nativos africanos.

La única persona un poco relajada frente a la retórica belicosa de Mussolini era el conde Ciano. La parecía ridícula la respuesta aliada en Noruega, y los esfuerzos diplomáticos de Francia y Gran Bretaña le parecían fruto de la desesperación. El 24 de abril, André François-Poncet, embajador de Francia, hizo entrega a Ciano de una carta personal de Reynaud dirigida a Mussolini en la que invitaba al Duce a reunirse con el primer ministro francés. «Mussolini leyó la carta con placer y desdén —apuntó Ciano, y agregó—: Es un mensaje extraño, un poco melancólico y un tanto presuntuoso».[6] Mussolini rechazó la invitación con una respuesta que era a un tiempo, contó Ciano con mal disimulado regocijo, «fría, cortante y desdeñosa».

Sin embargo, a pesar de todo el desprecio que pudiera sentir hacia los franceses en general, Ciano colmó gustosamente de

atenciones a una mujer francesa en particular. La estrella de cine Corinne Luchaire estaba en Roma grabando una película titulada *L'Intruse*, y disfrutaba a lo grande del revuelo que había causado en la sociedad romana, y en particular en Ciano, que la llevó a cenar y desplegó sobre ella todo su encanto aristocrático italiano. Luchaire, por su parte, se sentía halagada aunque no se rindió totalmente a él, pues conocía su reputación de mujeriego. A pesar de todo, le parecía guapo y lo consideraba una buena compañía. «Me sentía orgullosa de ir a todas partes del brazo del ministro de Asuntos Exteriores de Italia —escribió—. Nuestra amistad me procuró prestigiosas invitaciones».[7]

Pero, aunque ella nunca hablaba de política ni era muy consciente de las relaciones cada vez más tensas entre su país e Italia, estaba jugando a un juego peligroso, pues era una mujer muy bella y famosa y, en consecuencia, la fotografiaban muy a menudo y estaba muy presente en la prensa escrita. Un día, la llevaron a una competición de saltos de hípica, en la que ganó el equipo alemán. Sabedora de que muchas miradas estaban fijas en ella para contemplar su reacción, pensó que, por tratarse de un acontecimiento puramente deportivo, sería aceptable aplaudir. Pero entonces se izó una esvástica, empezó a sonar el himno nacional alemán y todo el público se puso de pie e hizo el saludo nazi. De repente, la actriz se dio cuenta de lo comprometida que se había vuelto su situación. «Me limité a permanecer sentada entre miles de personas de pie —anotó—. Mi conducta se hizo notar».[8]

Y después de eso, las invitaciones cesaron de forma llamativa. Ciano ya no la visitaba ni le mandaba flores. La prensa la tomó con ella y le recomendaron encarecidamente que volviera a Francia. Sin embargo, como todavía no habían terminado de rodar la película, se quedó en Italia, lo cual resultaría un terrible error.

De vuelta en París, el liderazgo político y militar estaba tan dividido como siempre. Reynaud había tratado desesperadamente de insuflar un poco de resolución y de espíritu combativo y, lo más importante, de trasladar una sensación de urgencia. El día 30 de marzo, el almirante Darlan había advertido a Gamelin que se preparara para una acción rápida en Noruega, señalando con sensatez que Alemania no iba a quedarse sentada una vez que los británicos iniciaran las operaciones de minado. Unos días después, Reynaud le ordenó que estuviera listo para intervenir en cuanto

le avisaran. Tres días después, el 8 de abril, el primer ministro lo llamó por teléfono para informarlo de que había movimientos de barcos alemanes hacia Noruega.

Sin embargo, hasta donde Reynaud podía ver, Gamelin no había hecho absolutamente nada, y en una reunión de emergencia del Gabinete de Guerra el 12 de abril trató por todos los medios de conseguir un refuerzo mayor y más rápido para Noruega. El problema era que la operación era principalmente británica, y la estructura de la máquina militar francesa hacía que fuera incapaz de actuar con rapidez. Las rencillas, los emponzoñados choques de personalidad, el hecho de que Reynaud se viera bloqueado por la camarilla de radicales controlada por Daladier, y el proverbialmente retrógrado pensamiento de la maquinaria militar francesa eran factores que obstaculizaban una rápida acción militar. No se trataba tanto de que el general Gamelin no tuviera voluntad de actuar, sino que simplemente no podía hacerlo con la premura que exigía Reynaud. Lo cierto es que, después de la reunión de urgencia, presentó su renuncia a Daladier —no a Reynaud, que la habría aceptado—, pero fue rechazada.

Así pues, la reunión no tuvo ningún resultado. Reynaud, frustrado, tuvo que quedarse allí escuchando informes que demostraban que, en esta contienda entre Alemania y los Aliados en la que la velocidad era primordial, Hitler estaba ganando de largo.

El 22 de abril, los comandantes británicos llegaron a París para otra reunión del Consejo Supremo de Guerra. Ese día, en el Quai d'Orsay, el ambiente era bastante optimista. Las primeras tropas habían desembarcado cerca de Narvik unos días antes, aunque no en un asalto directo a la ciudad como Churchill había solicitado, sino dispersas para cubrir la principal zona de desembarco y los accesos a la ciudad, desde donde podría establecerse primero una base sólida. La captura de Narvik y Trondheim fue apoyada con entusiasmo, a pesar de las cabezas de puente ya ocupadas por los alemanes y de que se habían apoderado de la mitad meridional de Noruega. Incluso Churchill se había reconciliado un poco la misión de Trondheim, aunque seguía insistiendo en que había que enviar más *chasseurs alpins** a Narvik, promesa que consiguió arrancar a los franceses. Una vez tomada Narvik, las fuerzas aé-

*«Cazadores alpinos», unidad de infantería del Ejército francés especializada en combatir en terreno montañoso. *(N. del E.)*

reas volarían hasta allí para establecer una base estable. Se llegó al acuerdo de que cortar el suministro de los alemanes de hierro sueco era todavía la prioridad absoluta, y esto podía conseguirse ocupando el puerto por el cual se embarcaba. Casi por primera vez desde el comienzo de las discusiones sobre su participación en Escandinavia, parecía que el Consejo Supremo de Guerra tocaba siguiendo más o menos la misma partitura.

Al día siguiente, las discusiones se centraron en el Frente Occidental y en el compromiso de que, en cuanto los alemanes hicieran un movimiento en el oeste, las fuerzas aliadas avanzarían sobre Bélgica, con o sin la aquiescencia de las autoridades belgas. Reynaud, sin embargo, hizo una evaluación sombría. Les dijo que los alemanes tenían en ese momento 190 divisiones, de las cuales 150 podían utilizarse en el oeste. Insistió en que Alemania tenía ventaja en cuanto a número de soldados, artillería y cantidad de municiones. Nada de esto era cierto; una vez más, la proyección del poder militar de Alemania nublaba el juicio de sus enemigos, y no cabe duda que contribuía a poner a los líderes militares aliados a la defensiva, por no hablar de que los desmoralizaba. Si Hitler, Goebbels o incluso generales como Halder hubieran escuchado aquello, lo habrían disfrutado.

Mientras tanto, en Noruega, las tropas alemanas daban la impresión de estar a la altura de la imagen tan cuidadosamente presentada por los nazis, aunque la oposición que encontraron en el centro del país fue más débil que todo lo que habían experimentado en Polonia. No puede culparse de ello a los desventurados británicos de la 148.ª Brigada, pésimamente equipados, casi sin cañones, sin vehículos mecanizados ni tanques, ni apoyo aéreo. Solo contaban con sus rifles, unas cuantas Bren y algunas granadas para detener el avance de los alemanes. Sin munición suficiente y con la ayuda de noruegos mal instruidos e igual de mal equipados, aquello solo podía terminar de una manera.

En realidad, la situación era bastante desesperada cuando finalmente llegaron a Åndalsnes. Dividir las fuerzas destinadas inicialmente para Narvik y volver a dividirlas después entre Namsos y Åndalsnes no había hecho más que empeorar las cosas. Al mismo tiempo, en el norte, la 146.ª Brigada había desembarcado en Namsos, donde también lo había hecho una semibrigada francesa de *chasseurs alpins*. Como los franceses

tampoco traían transporte, se quedaron en Namsos mientras la 146.ª Brigada marchaba al sur, hacia Trondheim. Estos soldados agotados y mal equipados fueron presa fácil para los *Gebirgsjäger* alemanes, cuya posición fue fortalecida por un desembarco de refuerzos. Ahora, el camino hacia Trondheim estaba bloqueado. La única opción era evacuar.

Mientras tanto, al sur, la primera mitad de la 148.ª Brigada había conseguido llegar a Dombås, donde los noruegos habían derrotado inesperadamente a los paracaidistas alemanes y luego se había dirigido más al sur, casi hasta Lillehammer. Esta era la ciudad más grande del centro de Noruega, y la noche del 21 de abril, cuando las primeras tropas británicas llegaron al frente, ya había caído. Los hombres estaban cansados, hambrientos y muy mal equipados. Hacía además un frío horroroso y un grueso manto de nieve lo cubría todo. Los hombres solo tenían sus capotes para abrigarse.

Lofty Kynoch y las mitades que faltaban de los dos batallones británicos llegaron al día siguiente, el 22 de abril, a la pequeña aldea de Tretten, al norte de Lillehammer, adonde los británicos y los noruegos se habían retirado rápidamente para hacerse fuertes allí. Un bombardero alemán sobrevoló en círculos la zona mientras bajaban del tren y, luego, hizo una pasada a tan baja altura que Kynoch vio al piloto a medida que se alejaba. Poco después, aparecieron cazas Me 109, que los sobrevolaron a poca altura y los acribillaron con fuego de ametralladora. Aquello fue una experiencia petrificante para Kynoch.

—¡Cuerpo a tierra y no os mováis! —gritó el sargento mayor de la compañía mientras las balas pasaban silbando, atravesaban los pinos que había alrededor y levantaban puñados de nieve y tierra.[9] Poco después, los cazas habían desaparecido.

Por supuesto, este pequeño contingente de infantería británica y noruega no tenía la menor oportunidad. Llegaron más aviones, unos Stuka. Las explosiones de las bombas eran ensordecedoras en el estrecho valle y el aire se llenó de humo y fragmentos de piedras. Kynoch, a quien la instrucción no había preparado para semejante estallido de violencia, observaba la escena aterrado. Apenas podía mover un solo músculo. A la mañana siguiente, el 23 de abril, volvió la Luftwaffe.

En torno a las diez y media de la mañana, las tropas alemanas alcanzaron a los defensores británicos y noruegos, abriéndose paso con artillería y morteros primero y con tanques e infantería

después. Los aliados se vieron obligados a retroceder rápidamente por una curva pronunciada del estrecho valle hasta la aldea de Tretten. *Lofty* Kynoch, a quien habían enviado antes en una patrulla a la montaña, observó con desaliento cómo las tropas noruegas empezaban a disparar valientemente con una pieza de artillería que parecía de la época de Napoleón.

Esa misma tarde, todo había acabado y los rezagados regresaron. Kynoch y el resto de su patrulla se las habían arreglado para bajar al valle de nuevo y subirse a un camión civil junto con algunos otros hombres, dejando la carnicería atrás temporalmente. No tenían ni idea de lo que había sido de la mayor parte de sus camaradas. Hambriento y helado, Kynoch además se sentía terriblemente desmoralizado y desgraciado.

De vuelta en Londres, tras la reunión del Consejo Supremo de Guerra en París, los británicos se enteraron la noche del 23 de abril de que, mientras que los desembarcos en Namsos y Åndalsnes no habían encontrado resistencia, el intento de tomar Trondheim en un movimiento de pinza había fracasado y de que las noticias sobre el centro de Noruega no era mucho mejores. Jock Colville encontró al primer ministro algo deprimido por la marcha de las reuniones de París, no tanto por lo que estaba pasando en Noruega como por la evidente frustración de Churchill y las consiguientes broncas.

«Tengo la inquietante sensación de que no se están gestionando las cosas con la eficacia deseable», escribió Colville en su diario al día siguiente. Le preocupaba que se hubiera enviado a las tropas al norte de Noruega sin esquíes ni calzado para la nieve, que el juicio de los jefes del Estado Mayor parecía dejar mucho que desear, y que hubiera una clara falta de eficiencia y de planes bien planteados que funcionaran con la precisión de piezas de relojería. «De una cosa estoy convencido —añadió—, tomamos decisiones con una lentitud lamentable y no tomamos medidas ante cualquier posible eventualidad, como hacen los alemanes».[10] Puede que Colville fuera joven, pero no le pasaban desapercibidos los fallos de los Aliados. En la aventura aliada de Noruega se había echado en falta un propósito común, capacidad de decisión y un razonamiento militar claro y efectivo. No era de extrañar que todo fuese tan horriblemente mal.

A finales de abril, solo Narvik —el objetivo original— seguía al alcance de los Aliados. Allí los *Gebirgsjäger* estaban efectivamente rodeados por una combinación de británicos, noruegos y, con la llegada de los *chasseurs alpins* el 28 de abril, también de tropas francesas. Sin embargo, dado que los británicos y los franceses habían desembarcado en diversos puntos de la red de cabos, fiordos y ensenadas, era difícil coordinar cualquier asalto aliado, y las grandes nevadas y el frío complicaron estos problemas. El 6 de mayo llegaron tres mil hombres de la Legión Extranjera francesa, seguidos, tres días después, por una brigada de polacos. Al menos allí los Aliados tenían cierta ventaja en cuanto a número de hombres y material, aunque seguía faltándoles apoyo aéreo, pues Narvik quedaba fuera del alcance de los aviones aliados.

En el centro de Noruega, en cambio, la intervención británica había sido desastrosa y la lucha ya había terminado cuando llegó la Legión Extranjera francesa a Narvik; era como si se estuvieran llevando a cabo dos campañas muy diferentes y en distintas partes del mismo país. *Lofty* Kynoch y los supervivientes de la 148.ª Brigada habían conseguido replegarse hasta Åndalsnes, en parte gracias a que la 15.ª Brigada había entrado en combate y contenido brevemente el avance alemán. Se había destinado a Noruega a un escuadrón de biplanos británicos, que habían aterrizado en un lago helado y habían sido barridos en dos días. Helmut Lent derribó a uno de ellos con su Me 110 Zerstörer. En Åndalsnes, las tropas británicas restantes empezaron a ser evacuadas la noche del 30 de abril, pero no antes de que la Luftwaffe hubiera bombardeado la ciudad, que en gran parte era de madera. Como consecuencia, se incendió y empezó a emitir una densa humareda a cientos de metros de altura. *Lofty* Kynoch fue uno de los alrededor de 150 hombres de la 148.ª Brigada que llegaron a las ruinas de la ciudad a primera hora del 30 de abril tras una marcha forzada larga, difícil e interrumpida en muchas ocasiones, seguida de un trayecto en tren. Pasaron dos días terribles esperando a que los recogieran, hambrientos y agotados, observando la ciudad incendiada y los reiterados ataques aéreos, muchos de los cuales se produjeron aterradoramente cerca.

Entre los barcos que acudían a Åndalsnes para la evacuación se encontraba el HMS *Delight*, que, como parte de la defensa que rodeaba al crucero HMS *Manchester*, surcaba las aguas calmas



Soldados británicos y franceses comparten cigarrillos en Narvik, su único y fugaz éxito sobre el terreno.

como un cristal a 25 nudos. Al entrar en el fiordo, el teniente primero Vere Wight-Boycott contempló con asombro las montañas nevadas que se elevaban en la orilla. «Su altura, sumada a lo estrecho del fiordo —apuntó—, hacía que tuviéramos la impresión de estar navegando por un corredor tan estrecho que no había sitio para dar la vuelta y salir».[11] Pronto fueron atacados desde el aire, pero los cruceros y los destructores respondieron rápidamente. El propio cañón de tres pulgadas del *Delight* alcanzó con el primer disparo a uno de los aviones de primera línea, que se incendió y quedó reducido a tres fragmentos llameantes. El resto de los aviones desapareció.

Al llegar a la ciudad, Vere-Boycott se impresionó al ver los restos arrasados del muelle todavía humeante. Mientras observaba a través de sus binoculares, se preguntó cuánto tiempo se tardaría en llevar a cabo la operación de subir a bordo a cuatro mil hombres, y con ánimo bastante sombrío supuso que no podría terminarse antes de que amaneciera. Sin embargo, un barco se colocó junto al muelle y, después, otro a su lado, y finalmente el *Delight* se colocó al lado del segundo y Vere Wight-Boycott asistió sorprendido a una operación mucho más rápida y fácil de lo que había imaginado. El *Delight* soltó amarras alrededor de la una de la madrugada y partió a una velocidad de 29 nudos.

A bordo del *Delight* no se encontraba *Lofty* Kynoch, que consiguió subir al HMS *Sheffield* y marcharse de aquel lugar. «Me volví y eché un último vistazo al lugar donde habíamos aterrizado hacía apenas un par de días —escribió Kynoch—. Ya no queda rastro de las bonitas casas que había, solo se ven chimeneas humeantes que se erigen como si fuesen dedos fantasmagóricos. Todo está cubierto por una cortina de humo negro que se elevó en el aire y se extendió hacia los límites del fiordo».[12] A las dos de la madrugada, los alemanes se hicieron con el control de la ciudad.

Únicamente en Narvik, a casi 1 200 kilómetros al norte de Åndalsnes, quedaba todavía alguna esperanza para los Aliados. Este puerto pequeño, aunque de vital importancia, estaba por fin a su alcance. Sin embargo, dar con la forma de conservarlo una vez capturado era otra cuestión.

Los éxitos de los alemanes en otros puntos de Noruega no habían impedido que Hitler estuviera cada vez más nervioso por Narvik. El 17 de abril, cuando quedó claro que los desembarcos de los británicos en las proximidades de Narvik habían sido un éxito, instó al ejército a evacuar la ciudad. Al día siguiente, estaba más calmado, pero al ver que seguían desembarcando tropas aliadas, su ansiedad aumentó.

Después de tranquilizarse al recibir un aluvión de informes positivos procedentes del centro de Noruega, el 30 de abril le comunicaron que la campaña estaba ganada a todos los efectos. Como apuntó Warlimont, el éxito se había conseguido «a pesar de sus intervenciones poco profesionales».[13]

Ahora Hitler estaba ya listo para lanzar su ataque en el oeste. Tras meses de planificación, después de todos los aplazamientos,

cavilaciones y los largos meses de invierno dedicados a acumular reservas, el momento por fin había llegado. Los días tenían más horas de sol, las condiciones meteorológicas eran formidables y los hombres destinados a emprender esta enorme empresa nunca estarían mejor dispuestos ni más confiados.

No obstante, a pesar de las victorias en Polonia, Dinamarca y gran parte de Noruega, las fuerzas de Hitler no gozaban de tan buena salud como pretendía hacer creer la propaganda nazi. Había 157 divisiones en el ejército alemán, no 190 como había afirmado Reynaud y, de estas, 135 estaban disponibles para el Plan Amarillo. En cuanto llegaran a los Países Bajos y Bélgica, estos dos países neutrales se unirían a los Aliados que, en conjunto, contarían con nada menos que 151 divisiones. Alemania atacaría con 7378 piezas de artillería, pero tan solo los franceses tenían 10700 y los Aliados, 14000 en total; es decir, casi el doble que los alemanes. Francia sola tenía un tercio más de tanques que Alemania. Por lo que respecta a las fuerzas aéreas, los Aliados podían reunir más aviones que la Luftwaffe. Una cosa era hacer alardes frente a países militarmente débiles como Polonia y Noruega, o incluso derrotar a una infantería británica mal equipada y desorganizada en una operación en medio de la nieve y en terreno montañoso, y otra muy diferente vencer a un número de fuerzas tan considerable en su propio terreno.

Sin embargo, no les quedaba otra opción. La invasión de Polonia había hecho que Alemania se viera metida en una guerra para la cual estaba mal preparada. La única posibilidad que tenía de ganarla era jugarse el todo por el todo.

Capítulo 19

Ataque en el oeste

A las cuatro y media de la mañana del viernes, 10 de mayo, el tren privado de Hitler, que, por curioso que parezca, se llamaba *Amerika,* llegó a la pequeña estación de Euskirchen, entre Bonn y Aquisgrán, cerca de la frontera belga. El Führer de Alemania y su séquito salieron en la oscura y húmeda mañana, subieron a una limusina Mercedes de seis ruedas y se dirigieron a toda prisa hacia una región de colinas y bosques, donde se detuvieron a la entrada de un búnker excavado en la roca. Este complejo, conocido como Felsennest, sería el puesto de mando de Hitler. Se encontraba a unos 365 metros de altura y su entrada estaba oculta, pero aun así tenía vistas de la frontera belga, situada a tan solo 30 kilómetros al oeste.

Hitler estaba de buen humor y se sentía optimista. Había llegado la hora para él y su pueblo. Ya no había vuelta atrás. La clave para el éxito de los alemanes sería la velocidad con que las divisiones Panzer y motorizadas del Grupo de Ejércitos A llegaran al río Mosa —a unos 150 kilómetros de la frontera alemana—, lo atravesaran y aplastaran la línea francesa antes de que estos tuvieran ocasión de contraatacar debidamente.

Uno de los principales arquitectos de este plan, el general Heinz Guderian, confiaba tanto como Hitler en las posibilidades de éxito del plan. La clave era la velocidad. Guderian había calculado que, para sorprender a los franceses, tendrían que llegar al Mosa en tres días y cruzarlo al cuarto. La única forma de conseguirlo era con una planificación compleja y ateniéndose escrupulosamente a los plazos, pero esto no era nada sencillo y dependía de que demasiados factores funcionaran como un reloj.

De hecho, había muchas cosas que podían hacer que el plan se fuera al traste. Las diez divisiones mecanizadas del Grupo de Ejércitos A equivalían a 39 373 vehículos, 1 222 Panzer y otros

545 vehículos de oruga que si marchaban, en una apretada caravana, casi parachoques con parachoques, formarían una fila de unos 1 500 kilómetros. Estas diez divisiones se habían dividido en cuatro cuerpos. La punta de lanza estaba formada por un nuevo grupo de tres cuerpos Panzer al mando del general Von Kleist, de los cuales abría la marcha el cuerpo de tres divisiones de Guderian. El primer problema potencial era de generalato. El Grupo A estaba comandado por el mariscal Gerd von Rundstedt, que, como Guderian había descubierto en las reuniones de planificación, tenía poca idea de tácticas de blindados y de sus capacidades. El general Von Kleist, también por encima de Guderian en la cadena de mando, adolecía de las mismas carencias y ni siquiera entendía la esencia del plan. Los dos eran notoriamente más cautelosos que Guderian, que había hecho todo lo posible para preparar su propio cuerpo de ejército con las menores interferencias posibles.

El segundo riesgo potencial era que los cuatro cuerpos tenían objetivos diferentes, pero todos debían atravesar el denso bosque de las Ardenas usando un número reducido de caminos. A nadie se le escapaba que era posible que se produjera un gran atasco.

Otro problema era que, antes de que cualquiera de estas puntas de lanza llegase al Mosa, tenía que superar numerosos obstáculos. El Cuerpo de Panzer de Guderian debía atravesar las defensas de la frontera de Luxemburgo, después, la línea de fortificaciones belga y, a continuación, la segunda línea de defensas belgas. Luego, tenía que cruzar el río Semois, que estaba previsto que estuviera defendido y, por último, habían de enfrentarse a las fortificaciones de la frontera francesa, que estaban a unos diez kilómetros del Mosa. No estaba previsto que ninguno de estos obstáculos ofreciese mucha resistencia, pero bastaba con que solo uno de ellos frenase el avance durante un tiempo para que todo el plan se viniera abajo.

El escepticismo de hombres como Von Kleist era muy comprensible.

Más al norte, los hombres del Grupo de Ejércitos B también se disponían a atacar. El plan era que irrumpieran en los Países Bajos y Bélgica y atrajesen a los Aliados haciéndoles creer que aquel era el ataque principal. A las cinco de la mañana, tras despertar a los hombres del 24.º Batallón de Artillería, el teniente Siegfried Knappe estaba ya

montado en su caballo, Schwabenprinz, e informaba a su comandante, el mayor Raake, de que todas las baterías estaban preparadas. Con base en la región de Eiffel, realizarían labores de apoyo a la 87.ª División de Infantería en su avance por Bélgica. También estaban preparados para ponerse en marcha los hombres del 22.º Regimiento Antiaéreo, a los que se les había ordenado penetrar en Luxemburgo tras cruzar el río Mosela. Entre esos hombres se encontraba Günther Sack, un artillero de dieciocho años del rango más bajo que se había unido al 2.º Batallón el 1 de abril. Era un joven de gran entusiasmo al que inicialmente se le había asignado participar en un programa de formación de oficiales, pero se lo había destinado a un regimiento de artillería pesada antiaérea. Sack tenía la sensación de que la artillería antiaérea no tenía la categoría adecuada para alguien con unas ambiciones como las suyas. Las piezas de artillería antiaérea eran armas defensivas y él deseaba con todas sus fuerzas ponerse a prueba en combate. Teniendo esto en mente, había solicitado su traslado de la Luftwaffe —que era responsable de todas las unidades antiaéreas— a la 1.ª División Leibstandarte Adolf Hitler de las Waffen-SS. Sin embargo, para su gran consternación, había sido rechazado. Resentido, había abandonado su formación para convertirse en oficial e insistido en que lo transfiriesen a los antiaéreos ligeros; al menos así tendría ocasión de acercarse más al frente, o eso esperaba. Sin embargo, desde su llegada al 2.º Batallón se aburría mortalmente. No había habido ni un avión al que disparar y todo eran monótonas y aburridas tareas diarias: practicar el cambio de tambores recalentados, colocar los cañones en posición y otros ejercicios rutinarios. Sin embargo, finalmente, la mañana del 10 de mayo prometía algo de acción.

Abría la marcha la Luftwaffe, que estaba concentrada en la zona norte tanto para ayudar a mantener el engaño como para atacar el mayor número posible de campos de aviación aliados, con la esperanza de que una gran proporción de aviones enemigos fueran destruidos antes de alzar vuelo. Además, dar la impresión de poder concentrado también podría contribuir a amedrentar al enemigo. Los noticiarios habían estado machacando a la población con interminables imágenes de bombarderos Stuka en formación y era esencial mantener esa impresión.

Entre las unidades de Stuka estaba la 1.ª/186, que no había participado en la campaña de Noruega. Al mando del segundo escuadrón se encontraba el capitán Helmut Mahlke, de veintiséis

años. Su objetivo eran los hangares y las instalaciones de tierra de la base aérea francesa de Metz-Frescaty. Estaba previsto que atacaran temprano, a las seis de la mañana. Esta sería la primera intervención en combate de Mahlke, y la noche antes le costó dormir, pensando en cómo se comportaría y si había hecho todo lo posible por preparar a su escuadrón.

Se levantaron a las cuatro de la mañana y, casi una hora después, se dirigieron a sus aparatos. La tripulación de tierra ayudó a los pilotos y artilleros a colocarse sus arneses y a ajustar bien el correaje y, a continuación, se colocó junto a las manivelas de arranque. Al accionarlas, los motores empezaron a gemir, primero lentamente y, luego, más rápido, hasta que el mecánico gritó y Mahlke arrancó el motor, que cobró vida con un rugido. A su alrededor, casi treinta motores más lo acompañaron.

Mahlke rodó por la pista y, poco después, ya estaban en el aire. Toda la formación cruzaba el río Mosela y avanzaba. Abajo, la campiña crecía con la luz del amanecer. Finalmente, Mahlke detectó el objetivo y anunció por radio: «Anton 2 a Anton: ¡objetivo a babor, abajo!»

El comandante de grupo alineó la formación de ataque y encabezó un giro a la izquierda para que se lanzaran en picado sobre el objetivo contra el viento, tal como estaba prescrito.[1] Las armas de fuego antiaéreo de Metz abrieron fuego y dejaron en el aire unas nubecillas grises. Mahlke contempló con creciente tensión cómo los primeros Stuka se lanzaban en picado.

Entonces le llegó el turno a su propio escuadrón. Mahlke activó el lanzador de bombas, cerró los *flaps* del radiador, extendió los frenos de picado, cerró el acelerador, bajó el ala izquierda y, a continuación, colocó la máquina en un picado de ochenta grados y el suelo empezó a subir hacia él. Veía su objetivo y lo mantuvo centrado en la mira. El hangar de los aviones —su blanco— se acercaba a él a un velocidad aterradora. Dos mil metros, mil quinientos, mil metros y, a los quinientos metros, pulsó el botón: sintió una leve sacudida y, a continuación, salió del picado y empezó a ascender girando a la izquierda. Su bomba había caído casi en el mismísimo centro, pero daba la sensación de que no había pasado nada, hasta que, de repente, vio que las paredes del hangar se curvaban como si todo el edificio se estuviera inflando. Un momento después, el hangar se hundió hacia adentro. A su alrededor, el depósito quedó envuelto en un remolino de humo.

A las 6.40 aterrizaron en su nueva base de avanzada en Ferschweiler y descubrieron que la tripulación de tierra todavía estaba por llegar. A pesar de ello, esta primera misión, que tanto había hecho sufrir a Mahlke, había sido un éxito rotundo. «La sensación general —escribió— era que los habíamos despertado de muy mala manera».[2]

Hajo Herrmann y el resto de la tripulación del Ala de Bombardeo 4 también habían estado ocupados desde el principio, lo mismo que los aviones que transportaban paracaidistas para lanzarlos sobre puentes, campos de aviación clave y el fuerte belga de Eben-Emael. Entre ellos estaba el cabo Martin Pöppel, parte del 1.er Batallón del 1.er Regimiento de Paracaidistas, cuya misión era capturar intacto un importante puente en Dordrecht, al sudeste de Róterdam.

Pöppel echó un vistazo por la ventanilla del «Tante Ju», que era como se conocía a esos aviones de transporte, y pensó que la gran cantidad de aviones parecían las bandadas de pájaros que se reúnen en el otoño. Los bombarderos en picado Stuka volaban por debajo de ellos y, entonces, a las 5.10, llegó la hora de saltar. De pronto, Pöppel se encontró fuera, flotando tranquilamente mientras descendía, sin ninguna bala trazadora a la vista. Aterrizó sin complicaciones sin caer en ninguna de las muchas zanjas que recorrían en zigzag el paisaje llano. Se libró de su paracaídas, corrió hacia los contenedores para ayudar a recoger las armas y el equipo de radio y, junto con el resto de su compañía, pronto establecieron un cuartel general en una granja apresuradamente abandonada donde todavía había té caliente y pan con mantequilla sobre la mesa.

A orillas del río Dordtsche Kil, en 's-Gravendeel, al sudeste de Róterdam, el cabo Gerrit den Hartog y el resto del 28.º Regimiento de Infantería, parte del Grupo Kil, abandonaron rápidamente sus catres y, todavía medio dormidos, se vistieron y echaron mano a sus rifles. Habían oído el ruido de varios aviones, pero en un principio supusieron que se dirigían a Gran Bretaña para atacar allí, de modo que fue una sorpresa mayúscula cuando empezaron a soltar multitud de paracaidistas y a bombardearlos en picado.

El ejército holandés estaba mal equipado para el combate. Los Países Bajos no habían participado en una guerra en 150 años y se habían aferrado con decisión a su neutralidad en la última. No disponían de tanques y contaban con poca artillería, y la mayor

parte de la que tenían estaba terriblemente anticuada. Gerrit den Hartog había sido reservista y ahora, a sus treinta y un años, había dejado a su esposa, a cuatro hijos pequeños y su negocio de jardinería al comienzo de la guerra, aunque los Países Bajos permanecían neutrales y habían rechazado todas las ofertas de alianzas o de ayuda. Ahora, ocho meses después, la neutralidad del país no significaba nada.

El Ejército, comandado por el general Henri Winkelman, había reconocido que, en caso de una invasión alemana, no tenía sentido tratar de defender todo el país. En lugar de eso, y con ayuda de los franceses, protegerían el grupo occidental de islas en las cuales estaban las ciudades holandesas más grandes. Confiaban en que los anchos ríos que las separaban del resto de los Países Bajos constituyeran una barrera defensiva natural: estos ríos y canales habían sido tradicionalmente la clave para la defensa de los Países Bajos, pero nadie en el Alto Mando holandés contó con que se utilizarían contra ellos fuerzas aerotransportadas.

Den Hartog era un hombre tranquilo, dedicado a su esposa y sus hijos, y, aunque era un tirador consumado, no tenía ni un ápice de talante marcial. La mayor parte de sus camaradas eran también reservistas de cierta edad que no eran rivales para los *Fallschirmjäger* jóvenes, altamente motivados y debidamente formados. Lo cierto es que a ninguno de ellos se les había proporcionado ni tan solo munición y, en muy poco tiempo, el enemigo tomó los puentes de Zwijndrecht entre Dordrecht y Róterdam, justo al norte de su posición, y cortó sus comunicaciones con la guarnición de Dordrecht.

Al comandante de Den Hartog, el mayor Ravelli, le habían prometido refuerzos, pero estos no aparecieron. Por la tarde, el 28.º Regimiento de Infantería cruzó el río Kil y formó una cabeza de puente en Wieldrecht. Por la noche, finalmente llegó el apoyo, compuesto por dos secciones de ametralladoras pesadas. Más tarde, marcharon hacia Amstelwijk, con la esperanza de unirse a otras fuerzas neerlandesas. En lugar de eso, encontraron un puesto de mando abandonado lleno de cadáveres de soldados neerlandeses. Hasta el momento, Den Hartog había oído hablar mucho de bombardeos y tiroteos y había visto una masa de tropas enemigas cayendo del cielo, pero no había luchado con el enemigo. Era difícil saber qué sucedía exactamente, pero estaba claro que la batalla no iba bien para los neerlandeses.

Mientras tanto, las fuerzas aéreas aliadas trataban desesperadamente de responder a la amenaza procedente del aire. En el aeródromo de Nivelles, en Bélgica, a los pilotos de la Fuerza Aérea del país los habían despertado a una hora muy temprana. Jean Offenberg, un piloto de veintitrés años de la 4.ª Escuadrilla del 2.º Regimiento del Aire, se despertó alrededor de la una de la madrugada.

—Vete a la mierda —le dijo Offenberg a su amigo Alexis Jottard, el hombre que lo sacudía para despertarlo—. Si no se te ocurre una broma mejor que esa, vuelve a la cama.

—Que no es una broma —insistió Jottard—. Levántate. Va en serio.[3]

Al percibir un tono de verdad en las palabras de Jottard, Offenberg salió de la cama de mala gana y se puso su jersey y su traje de vuelo. Fuera, entre las sombras, Siraut, el oficial de guardia, confirmó lo peor.

—Es la guerra —dijo, y les explicó que tenían que estar listos para volar al alba y para evacuar el campo tal como lo habían ensayado por si el enemigo lo bombardeaba, cosa que se esperaba. Debían trasladarse a una pista de aterrizaje de emergencia en Brusthem, cerca de Saint-Trond.

A las 4.30 de la mañana, estaban volando a 915 metros por encima de Gossoncurt en sus biplanos italianos Fiat CR.42 de cabina abierta. Al mirar hacia abajo, veían los todavía más anticuados Fairey Fox dispersos por el perímetro. Finalmente, aterrizaron en Brusthem según lo planeado. Pronto descubrieron que Nivelles ya había sido bombardeado.

—No te preocupes —le dijo Offenberg a Jottard—. Ya vendrán a bombardear este aeródromo también. Es cuestión de esperar. ¡Me gustaría ir y darles una buena paliza a esos cabrones![4]

Poco después, cumplió su deseo. Despegó junto con Jottard y otro piloto, Maes. Mientras ascendían lentamente, Offenberg se preguntaba qué sentiría cuando finalmente se encontrara por primera vez con un avión alemán. No tuvo que esperar mucho tiempo porque, de repente, por babor, vio un bombardero bimotor —lo identificó como un Dornier— con su característica cruz negra y la esvástica. El corazón empezó a latirle con fuerza, hizo señas a sus dos compañeros y vio que Maes ya bajaba en picado sin esperar órdenes, que era lo que debería haber hecho. Entonces

Jottard empezó a hacer señas iracundas cuando vio al frente una formación en columna de aviones. Eran Messerschmitt. Casi de inmediato, se encontraron entre ellos y Offenberg bajó en picado mientras llovían sobre él las balas del artillero de cola del Me 110 y él disparaba sus propias ametralladoras. Luego se le atascó la ametralladora de estribor, salió de su picado y encontró el cielo milagrosamente vacío una vez más. No había ni rastro de Maes, de Jottard y ni siquiera de los Messerschmitt...

Ahora eran las 6.45 y Offenberg estaba a 1 500 metros por encima de la ciudad de Diest cuando, de repente, vio otro Dornier —¿o era el mismo?— debajo de él. Después de comprobar rápidamente que los cielos estaban despejados, se lanzó en picado sobre él mientras el artillero de cola del bombardero abría fuego. Unas chispas brillantes saltaron hacia él como la luz reflejada en un diamante. Offenberg abrió fuego a su vez, pero el Dornier se escapaba, de modo que abandonó la persecución y, al poner rumbo a casa, se encontró con que otro Dornier se le acercaba y se hacía más grande a cada segundo que pasaba. Un picado y un giro, y Offenberg se colocó justo encima de él, abriendo fuego con una ráfaga larga de su ametralladora, que ya se había enfriado. «El viejo Fiat vibró y corcoveó con el retroceso de la ametralladora —escribió—. Del motor de babor empezó a salir humo negro».[5]

Tiró de la palanca para evitar una ráfaga de trazadoras alemanas y vio que el Dornier se ladeaba y caía en picado, perdiendo altura rápidamente. A las 7.45, Offenberg volvió a aterrizar en Brusthem, feliz de haber vuelto con vida, de haberse cobrado su primer derribo y de ver también que Maes y Jottard también habían vuelto de una sola pieza y que el enemigo no había atacado el aeródromo.

Más al sureste, en Vassincourt, cerca de Reims, se había despertado a las 3.30 al 1.^{er} Escuadrón de la Fuerza de Ataque Aéreo Avanzada (el AASF por sus siglas en inglés) de la RAF con instrucciones de dirigirse rápidamente al aeródromo. Entre los pilotos estaba Billy Drake, piloto de carrera de veintidós años que se había alistado en la RAF cuatro años antes después de haber visto un anuncio en un ejemplar de la revista *Aeroplane*. Siempre le había gustado volar, desde que de niño había hecho un breve vuelo en el Circo Volante de Alan Cobham. Una vez terminados sus estudios en Suiza, y decidido a no escoger una de las carreras

preferidas de sus padres —medicina o diplomacia—, envió una solicitud y fue aceptado.

A las 5.00, en una tienda del aeródromo, se distribuyeron las órdenes a los pilotos y al 1.er Escuadrón le tocó patrullar Metz a 6 000 metros de altura. Corrieron a sus Hurricane y fueron despegando, remontándose a través de la neblina hasta que, a unos 1 500 metros, encontraron el brillo del sol. El problema era que la niebla sobre la que volaban todavía era demasiado espesa como para ver con claridad el suelo. No obstante, en un momento dado, la Escuadrilla B detectó una formación de Dornier a los que atacaron y consiguieron derribar a uno. Drake pronto se separó del grupo al haber detectado algunos Me 109 a lo lejos. Dos de los cazas alemanes lo atacaron, pero consiguió esquivar sus disparos y ponerse a la cola de uno de ellos, que entonces bajó en picado. Drake lo siguió en su descenso y ambos aceleraron en dirección a Alemania. Una vez cruzada la frontera, el piloto germano voló por debajo de algunos cables de alta tensión, esperando tal vez que esto lo librara de su perseguidor. Pero Drake lo siguió, abrió fuego con sus ocho ametralladoras Browning y contempló con satisfacción cómo el 109 se estrellaba en un bosque y explotaba.

Tanto Francia como Gran Bretaña llevaban un tiempo esperando una ofensiva alemana en el oeste. Aunque vivían en un mundo moderno, era evidente que la mejor época para emprender una campaña era durante la primavera y el verano, de modo que una vez pasado ese invierno, que fue especialmente duro, ambos países eran cada vez más conscientes de que Hitler podía atacar en cualquier momento. Aun así, la ofensiva de Hitler no podría haber llegado en peor momento para los Aliados, ya que tanto París como Londres se encontraban en medio de una crisis política. En Londres, las cosas habían empezado a ponerse feas el 7 de mayo, cuando se había iniciado un debate en la Cámara de los Comunes sobre la campaña en Noruega. A continuación hubo una moción de censura, que fue una derrota moral para el primer ministro y dejó reducida la mayoría del Gobierno a ochenta y un parlamentarios. En tiempo de paz, no habría supuesto mayor problema; pero ahora, en medio de una guerra, parecía un golpe fatal para el primer ministro. El resultado de la votación hizo que un grito ahogado recorriera la Cámara atestada y que, a continuación, se desatara un pandemónium.

Chamberlain, muy pálido y en estado de *shock*, abandonó la Cámara con porte rígido poco después de las once de la noche del 8 de mayo entre abucheos y gritos de «¡Has perdido el tren!» y «¡Fuera!», «¡Vete, por Dios, vete!». Chamberlain era un hombre más sensible de lo que su aspecto a veces austero dejaba entrever, y estos hechos representaron para él una profunda humillación.[6]

La opinión generalizada en los pasillos de Westminster era que Chamberlain tendría que irse; nunca había gozado de popularidad entre la izquierda británica, incluido el movimiento sindical obrero, cada vez más poderoso. No había hecho el menor intento de atraer a los principales parlamentarios del Laborismo, y tampoco había hecho el menor esfuerzo por crear una coalición en tiempos de guerra. Así pues, en este momento había muchos que veían esta situación como una gran oportunidad para echarlo. A pesar de esto, el primer ministro, a sus setenta y un años, se despertó temprano el jueves 9 de mayo, decidido a defender su cargo. No obstante, a medida que avanzó el día, fue tomando conciencia de que su mandato tocaba a su fin. El daño era demasiado grande, y las ansias de cambio empujaban muy fuerte en su contra, pero ¿quién lo reemplazaría?

La mayoría tenía la sensación de que lord Halifax era la opción obvia. Como antiguo virrey de la India, Halifax era un político de gran experiencia y muy respetado por su buen juicio. Por eso estaba el primero en la lista para suceder a Chamberlain. Los demás líderes de los *tories* eran demasiado jóvenes y tenían pocos seguidores o les faltaba experiencia; mientras que estaba muy extendida la opinión de que Halifax era fiable, y aportaría un talante tranquilo a los difíciles días que al parecer se avecinaban.

Sin embargo, Halifax no era tan idóneo como parecía a primera vista. No le interesaban demasiado las cuestiones militares y, aunque había servido en la Primera Guerra Mundial —a diferencia de Chamberlain—, había pasado la mayor parte de su carrera en el Ejército en un puesto administrativo. Estaba justificado decir que le faltaba la perspectiva del soldado moderno. Además, era un par del reino, lo que equivalía a decir que no podía ocupar un escaño en la Cámara de los Comunes; otra persona tendría que ocuparse de eso. De hecho, la sola idea de convertirse en primer ministro en esta época difícil le había provocado una crisis psicosomática de náuseas, y esa mañana le dijo a Chamberlain que tenía serios reparos a la idea de tomar las riendas en ese momento.

Había otro candidato posible para el cargo: Winston Churchill, que había regresado al Gabinete con el estallido de la guerra y reunía todas las credenciales militares que le faltaban a Halifax, además de una gran experiencia política. La guerra lo fascinaba y parecía infundirle vigor. Había combatido en la batalla de Omdurmán, había participado en la guerra de los bóeres, había servido en la India y había tenido el mando de un batallón en Francia en la anterior guerra. Sin embargo, si bien esta rica experiencia hablaba a su favor, había muchos que lo consideraban un rebelde inconsistente e impetuoso; decían que bebía demasiado, que fumaba demasiado, que sus métodos eran poco ortodoxos. Además, muchos recordaban también que había sido el artífice de la desastrosa campaña de los Dardanelos en 1915 y ministro de Hacienda durante la huelga general de 1926. También se le reprochaba que se hubiera puesto en contra del Gobierno acerca de la independencia de la India y de la política de apaciguamiento de Chamberlain con Alemania. Tampoco podían perdonarle que hubiera tomado partido por Eduardo VIII durante la crisis de abdicación de 1936, lo cual lo había distanciado aún más del *establishment*. Y aunque en gran medida se había librado de críticas durante los dos días de debate, había muchos —entre ellos Jock Colville— que tenían la impresión de que él era más culpable del fracaso de la campaña de tierra en Noruega que el propio Chamberlain. A pesar de su enorme energía, de su empuje y de su indiscutible habilidad retórica, todavía muchos lo consideraban un hombre con poco juicio. Un hombre, en suma, inadecuado para el cargo más alto. En el mejor de los casos, nombrar a Churchill primer ministro sería un enorme riesgo.

Esa misma tarde, en otra reunión, esta vez con la participación de Churchill y de Halifax, Chamberlain les dijo que había tomado una decisión: dimitiría, pero le gustaría seguir trabajando bajo las órdenes de Churchill o Halifax, a quien otra vez empezó a dolerle el estómago y reiteró su falta de disposición a asumir el cargo, aduciendo la impotencia que creía que sentiría como par al ver que Churchill asumía la defensa y el control efectivo de la Cámara de los Comunes.

Y ese era el meollo de la cuestión. No es que Halifax no ambicionara el cargo, sino que creía que sería un primer ministro títere mientras Churchill tomaba el control efectivo del Gobierno, y le parecía que sería mucho mejor para el país que Churchill

fuera primer ministro mientras él, como ministro de Exteriores, actuaba como influencia moderadora desde dentro del Gabinete. Chamberlain aceptó. En la medida en que el grupo laborista aceptase a Churchill como primer ministro, se produciría la transferencia de poder. Sin embargo, cuando los alemanes lanzaron su asalto al oeste, todavía no habían recibido la confirmación laborista. Precisamente ese día, el liderazgo político de Gran Bretaña estaba en crisis. Habría que esperar hasta la noche para que Churchill fuera confirmado por fin como nuevo primer ministro de Gran Bretaña.

Al otro lado del canal de la Mancha, Paul Reynaud también había presentado su dimisión el día anterior, cuando llevaba apenas siete semanas en el cargo. Una vez más, la causa había sido la distancia cada vez mayor que había entre él y el anterior primer ministro, Édouard Daladier, que seguía siendo ministro de Defensa Nacional y de la Guerra. Reynaud estaba decidido a insuflar algo de vida al general Gamelin, al que culpaba de haber respondido con terrible lentitud ante la campaña noruega. Como si el fracaso en Noruega no fuera lo bastante malo de por sí, la velocidad con que se habían movido los alemanes no presagiaba nada bueno. ¿Y si Alemania atacaba a Francia? ¿Responderían las fuerzas de Gamelin con la misma pasividad en ese caso? Reynaud quería cambiar este enfoque lento y metódico de hacer la guerra. Tenía razón al identificarlo como una enfermedad del ejército francés, y el capitán André Beaufre estaba cada vez más convencido de ello desde su participación en la misión anglo-francesa a Moscú que había tenido lugar en el mes de agosto. El problema residía en que casi era demasiado tarde para hacer algo al respecto. Era probable que destituir a Gamelin solo empeorara las cosas.

En todo caso, tras largas y difíciles semanas dándose cabezazos contra la pared y sintiéndose prácticamente impotente, Reynaud había decidido que era necesario forzar la situación. El día anterior, había convocado al Consejo de Ministros para exigir la dimisión de Gamelin. Como era de esperar, Daladier se había negado a aceptar la propuesta, con lo cual Reynaud decidió poner en marcha su plan. Disolvería su gobierno con la esperanza de que el presidente Lebrun volviera a encargarle a él la formación de un nuevo gobierno, esta vez con el primer ministro ejerciendo también como ministro de Defensa Nacional y de la Guerra en

substitución de Daladier. De este modo podría destituir a Gamelin sin más.

Reynaud tenía previsto reunirse con Lebrun al día siguiente, pero, entonces, a primera hora del 10 de mayo, recibió la noticia de que su maniobra, al igual que la de los franceses y los británicos en Noruega, había llegado demasiado tarde. La dimisión de Reynaud y el reemplazo de Gamelin eran algo impensable.

«General —le escribió Reynaud a Gamelin esa mañana—, la batalla ha comenzado. Solo una cosa importa: conseguir la victoria. Todos trabajaremos unidos para este fin». La respuesta de Gamelin fue inmediata: «Solo Francia importa».[7]

La mañana del 10 de mayo, el capitán André Beaufre se despertó con el sonido de las bombas. En realidad, el ataque alemán no fue algo totalmente inesperado, ya que la noche anterior habían recibido informes de los servicios de inteligencia belgas que daban a entender que algo estaba en marcha y, en consecuencia, se había enviado a todas las tropas francesas la orden de estar alerta. Beaufre había pasado los últimos meses trabajando con el general Aimé Doumenc, que había formado parte de la misión a Moscú el verano anterior y en ese momento era comandante del cuartel general del Ejército de Tierra situado en el castillo de Rothschild, en Montry, junto al río Marne. Esto quedaba más o menos a mitad de camino entre el cuartel general de Georges en el noreste francés y el de Gamelin, en Vincennes, París. La creación de este tercer cuartel general era una acción burocrática totalmente innecesaria que detraía miembros clave al Estado Mayor de Georges y desmembraba equipos que habían estado trabajando a la perfección juntos. Se encargó al cuartel general del Ejército de Tierra la misión de elaborar las órdenes y controlar a Georges. Al mismo tiempo, tanto la Inteligencia Militar como el Estado Mayor de Operaciones quedaron repartidos entre el cuartel general de Georges y el de Doumenc, recién creado. Se le quitaron el transporte y los suministros al cuartel general de Georges y se traspasaron al de Doumenc. Nada de aquello tenía sentido, especialmente para un ejército que dependía hasta tal punto del teléfono y del telégrafo —y no de la radio— para las comunicaciones.

Con el ruido de las bombas de fondo, enviaron a Beaufre para que informara a Gamelin, en Vincennes, y llegó allí a las seis y media de la mañana. Para entonces, el comandante en jefe



El general Maurice Gamelin (segundo a la izquierda),
con el general lord Gort.

ya había puesto en marcha un gran plan de ataque y había ordenado a sus hombres que iniciaran el avance hacia Bélgica para enfrentarse al enemigo. Este movimiento no se había tomado a la ligera. Sin duda, había ciertas ventajas, pues a sus tropas se les unirían las treinta divisiones de los ejércitos holandés y belga; además, este avance comportaba luchar fuera de Francia y de su zona industrial del norte. Por otra parte, permanecer en Francia les habría dado la ventaja de poder utilizar posiciones defensivas bien preparadas.

Además, Gamelin tenía que decidir dónde era más probable que se produjera el ataque. Era cierto que contaba con millones de hombres, pero los alemanes podían concentrar sus fuerzas en un solo punto y la clave estaba en ser capaz de responder a cualquier agresión con una fuerza similar. El comandante en jefe del Ejército francés había descartado un asalto a la Línea Maginot, pero también creía que un ataque alemán a través de las Ardenas, con sus profundos valles, sus caminos limitados y sus densos bosques, era una opción improbable. Las Ardenas, había declarado Gamelin, eran «el mejor obstáculo antitanque de Europa». Como

consecuencia, la alternativa era atravesar los Países Bajos, que era lo que habían hecho los alemanes en 1914. Sobre este supuesto había elaborado sus planes Gamelin. Una versión de estos, conocida como «Plan E», consistía en avanzar un breve trecho, hasta el río Escalda. Una segunda versión, el «Plan D», planteaba hacer que sus tropas avanzaran hasta el río Dyle, aproximadamente 120 kilómetros. A nivel logístico, una empresa así les supondría un quebradero de cabeza, pero no era algo que no pudiera realizarse. En marzo, se añadió un nuevo elemento a este plan, lo que se conoció como la «Variante Breda». Los soldados franceses avanzarían más hacia el norte, hasta Amberes, para unirse con los holandeses. Sobre el papel, esto solo parecía una ligera modificación en los planes, pero logísticamente constituía un cambio importante. La distancia desde la frontera francesa hasta Breda era el doble que desde Alemania, con lo cual esta era una carrera que Gamelin tenía pocas esperanzas de ganar. Esta última variante también necesitaba muchos más hombres. Según lo dispuesto en el Plan D básico, diez divisiones francesas y cinco británicas avanzarían hasta el Dyle. La Variante Breda requería quince divisiones adicionales, así como desplazar a toda la 7.ª *Armée* francesa, una fuerza que el general Georges intentaba mantener en reserva.

Sea como fuere, se optó por la Variante Breda del Plan D. Y cuando Beaufre llegó a Vincennes, encontró a Gamelin paseándose a grandes zancadas, canturreando y con una expresión de satisfacción en la cara. Todo parecía indicar que los alemanes estaban avanzando a través de los Países Bajos, tal como Gamelin había previsto.

El recién ascendido capitán René de Chambrun también se despertó esa mañana con el ruido del combate, aunque en su caso lo provocó una batería de cañones antiaéreos cercana. Hacía poco que lo habían ascendido a capitán y lo habían nombrado oficial de enlace con los británicos, primero con el cuartel general británico en Arras y, casi inmediatamente, le ordenaron informar a la 151.ª Brigada, que formaba parte de la 50.ª División, durante unos días, hasta que se produjera la llegada de otra división británica, momento en el cual se uniría a esta. La mañana del 10 de mayo, estaba alojado en casa de una familia del pueblo de Don, a unos quince kilómetros al sur de Lille y entre los pueblos de la cuenca minera reconstruidos tras el fin de la anterior guerra.

Por los alrededores había antiguos búnkeres alemanes, que por entonces se encontraban prácticamente ocultos por la hierba y los matorrales.

El disparo de los cañones hizo que se incorporara de un salto. Oyó que las tejas del techo crujían con la vibración. Después, mientras se vestía rápidamente, escuchó el zumbido de los bombarderos seguido por el rugido de los cazas y el repiqueteo de las ametralladoras. En la planta inferior, la familia con la que lo habían alojado estaba reunida alrededor de su transistor, todavía en camisón y pijama, escuchando la radio belga. Poco después, se oyó allí cerca una explosión ensordecedora que hizo añicos los cristales de las ventanas. Chambrun corrió al exterior y vio en un campo, a cientos de metros de distancia, los restos en llamas de un Heinkel 111 alemán y a tres soldados flotando en el aire en sus paracaídas. Agarró su revólver y, junto con algunos soldados británicos y franceses, capturó al hombre, un piloto joven y rubio.

Llevaron a los tres hombres al cuartel general de la brigada en el pueblo y, allí, Chambrun los interrogó. «El teniente nazi me dijo que Alemania no tenía nada en contra de Francia —apuntó Chambrun—. Afirmó que el enemigo real de Alemania era Gran Bretaña, cuyo poder debía destruirse».[8] Poco después, cuando se puso en práctica el Plan D, le dijeron a Chambrun que la brigada se trasladaría a Bélgica, pero no antes del anochecer, y después los llevarían a una zona a unos doce kilómetros al sudeste de Bruselas. Chambrun debía adelantarse y ayudar a alojar a los soldados.

El viaje fue largo y tortuoso. Acompañado por su conductor británico, Chambrun sufrió en sus propias carnes las incomodidades que habrían de sufrir los Aliados en los próximos días. Una multitud de ciudadanos belgas trataban de huir de las ciudades, pueblos y aldeas. Esto pasaría a conocerse como el «éxodo», y sería el resultado de una combinación de pánico, el recuerdo de las atrocidades alemanas durante su avance en 1914 y un deseo de escapar a la violencia de la guerra y a los bombardeos que muchos creían que se producirían.

A la entrada de Tournai, apenas al otro lado de la frontera, el automóvil de Chambrun se vio obligado a detenerse debido al tráfico. De repente, se oyó en el cielo la sirena de unos bombarderos Stuka, que descendieron en picado y lanzaron bombas a su alrededor. Por suerte, la mayor parte de los proyectiles cayeron en los campos que había a uno y otro lado del camino, pero uno

de ellos alcanzó el coche de una familia belga y lo hizo pedazos junto con sus ocupantes; fue una estremecedora demostración en directo de esta arma terrorífica que todos ya conocían gracias a los noticieros polacos. Cuando por fin pasaron al lado de lo que quedaba de ellos, un anciano se detuvo junto al coche de Chambrun y dijo:

—*Il faut qu'on gagne, car c'est pire qu'en quatorze!* (¡Tenemos que ganar, porque esto es peor que en el catorce!).

No fueron los últimos Stuka que Chambrun vio aquel día, y para cuando llegaron a su destino, al sur de Bruselas, ya llevaba un retraso de ocho horas.[9] Después de dar con el burgomaestre, de organizar el alojamiento de las tropas y de hacer una pausa para comerse una tortilla francesa y tomarse una cerveza en una taberna, él y su agotado conductor emprendieron el arduo viaje de vuelta. Chambrun no fue testigo de un avance ordenado y eficiente, sino de caos, confusión y una población civil presa del pánico. Durante los preparativos para la Variante de Breda del Plan D, y durante toda la evaluación de lo que podría esperarse en caso de que los alemanes atacaran, se había pensado nada o muy poco en lo que podría suceder en caso de que los civiles colapsaran las carreteras. Para entonces, ya era evidente que aquello había sido un descuido de enormes proporciones.

Capítulo 20

La carrera hacia el Mosa

Las primeras tropas británicas entraron en Bélgica aproximadamente a las 10.20, casi cuatro horas después de que se emitieran las primeras órdenes. En el avance participaron dos cuerpos de ejército británicos, tres divisiones de los cuales iban a defender un tramo de unos diez kilómetros del río Dyle, entre los contingentes francés y belga. Al mando del II Cuerpo estaba el general Alan Brooke, un militar de carrera extremadamente inteligente que tenía cincuenta y seis años y llevaba gafas. Tras sobrevivir a la anterior guerra, en la que había participado como soldado de artillería, se había labrado una reputación como planificador de primera. También tenía algo de francófilo, ya que había crecido y se había educado principalmente en Francia, y, como resultado, hablaba inglés con el acento nítido y la pronunciación marcada de todo hombre que se ha educado hablando una lengua diferente.

Al igual que Gamelin, Brook tenía la sensación de que tenían tiempo de sobra para llegar al Dyle y atrincherarse antes de que los alemanes los alcanzasen. Por ello, pasó la mañana asegurándose de que todo estaba en orden antes de que su infantería se pusiera en marcha. Todo parecía ir sobre ruedas. Muchos aviones enemigos sobrevolaron la zona, pero estaba claro que su objetivo no era la Fuerza Expedicionaria británica. Finalmente, por la tarde, el II Cuerpo inició la maniobra. El sol estaba alto y brillante en el cielo. «¡Costaba creer —anotó Brooke en su diario—, en un glorioso día de primavera como aquel, con la naturaleza en su máximo esplendor, que estuviésemos dando los primeros pasos hacia la que estaba llamada a ser una de las mayores batallas de la historia!».

Mientras tanto, la invasión alemana marchaba según lo planeado. La Luftwaffe había destruido gran parte de la Fuerza Aérea ho-

landesa sobre el terreno y los soldados aerotransportados habían tomado prácticamente todos los objetivos clave.[1] En Dordrecht, Martin Pöppel y sus camaradas habían entrado en contacto con la tropas holandesas, que habían empezado a dispararles desde edificios situados a quinientos metros de distancia. Cuando el lugarteniente Schuller solicitó voluntarios, Pöppel se ofreció y, momentos después, nueve hombres comandados por Schuller empezaron a arrastrarse a lo largo de los canales y de los cercados hasta que llegaron cerca de los edificios desde donde disparaban los holandeses. Pöppel se arrastró por debajo de una ventana y vio y oyó como los soldados holandeses disparaban ferozmente desde el interior. Luego, de repente, una ametralladora alemana abrió fuego, el enemigo se puso a cubierto y Pöppel, con una pistola Luger en una mano y una granada en la otra, se agachó y arrojó la granada por la ventana. Luego fue hacia la siguiente ventana. Tras oír las explosiones y los gritos que procedían del interior, los camaradas de Pöppel cargaron contra el edificio y, poco después, apareció un trapo blanco y la posición holandesa se rindió. «Salieron sesenta y tres holandeses —apuntó Pöppel—, y nosotros solo éramos doce». No obstante, los paracaidistas perdieron a varios hombres en el ataque, entre ellos a Schuller, a quien hirieron de muerte. «Hemos sido testigos de la muerte de nuestros primeros hombres —escribió Pöppel—, y les hemos rendido homenaje en silencio».[2]

A lo largo de todo el frente se produjeron grandes y pequeñas batallas, tanto en el aire como en tierra. La Luftwaffe, que había perdonado a la 4.ª Escuadrilla belga esa misma mañana, atacó su nuevo aeródromo alrededor de las tres de la tarde. Los Stuka activaron las sirenas y se lanzaron sobre los hombres y las máquinas que estaban debajo. Jean Offenberg y su amigo Jottard se refugiaron en la zanja más próxima mientras las bombas caían a su alrededor, el suelo temblaba con el impacto de las bombas y sonaban las sirenas de los bombarderos en picado. Cuando sus atacantes finalmente se marcharon, no quedó un solo avión útil del 3.er Escuadrón, aunque el suyo, de la 4.ª Escuadrilla, milagrosamente parecía estar de una pieza. No obstante, esto no era algo por lo que dar saltos de alegría. Las noticias de que los alemanes habían tomado los puentes clave, destruido aeródromos y capturado el importante fuerte de Eben-Emael, empeoraron todavía

más cuando se enteraron de que uno de sus compañeros de armas había fallecido. «El manto de la noche —escribió Offenberg— cubrió nuestro dolor...».[3]

El 1.er Escuadrón de la RAF también había estado ocupado. Unos Me 109 los habían atacado mientras ellos estaban atacando a su vez a unos Dornier, maniobra durante la cual perdieron uno de sus Hurricane. Una vez aterrizaron, se ordenó a los supervivientes que se trasladaran a otro aeródromo, en Berry-au-Bac. La Escuadrilla B despegó y Billy Drake derribó un Heinkel 111. Cuando aterrizaron de nuevo, volvieron a atacarlos, aunque la mayor parte de las bombas cayeron lejos. Poco después, despegaron para realizar otra patrulla. A estas alturas, la niebla se había disipado y vieron con toda claridad el humo que se elevaba de las ciudades y pueblos a sus pies. El enemigo había atacado otros aeródromos. Finalmente, se fueron a la cama, agotados, al caer la noche. «Todos teníamos la sensación de que el caos se había apoderado del lugar —dice Drake—. Los alemanes estaban en todas partes y nos bombardeaban constantemente».[4]

No cabe duda de que René de Chambrun habría estado de acuerdo con Drake. Le llevó toda la noche volver a Don, después de haber hecho un alto en el camino para llevar a unos niños heridos al hospital de Tournai. Cuando por fin llegó al pueblo, se encontró con que la brigada ya estaba en marcha y con que ahora tenía que dirigirse a Alost, la principal base de abastecimiento para la división británica que estaba por llegar. La congestión interminable de las carreteras, los frecuentes ataques aéreos y los terribles rumores que circulaban entre la población civil y que provocaban una riada constante de refugiados en los caminos, hicieron que él y su conductor no llegaran a Alost hasta el anochecer del día 11.

Por fin encontró el campamento de la división, montado alrededor de un circuito de carreras. Tras acomodarse en la tribuna junto a un gran número de soldados ingleses que roncaban, no tardó en quedarse dormido. Una hora más tarde, cuando empezaba a amanecer, un ataque aéreo sobre las afueras de Bruselas lo despertó de nuevo y De Chambrun contó unos cuantos bombarderos que caían del cielo.

Uno de los refugiados civiles que atascaban las carreteras era Freddie Knoller, un judío vienés de diecinueve años que había huido de Austria dieciocho meses antes, tras la *Kristallnacht* de

noviembre de 1938. Los judíos austríacos habían tenido menos tiempo que los de Alemania para adecuarse a las rigurosas leyes antisemitas de los nazis; antes del *Anschluss,** Knoller no había notado personalmente muchas muestras de antisemitismo en Austria. Sin embargo, esa noche, él y su familia presenciaron cómo uno de sus vecinos judíos era arrojado de su piso al patio y asesinado. En ese momento, los padres de Knoller decidieron que él y sus dos hermanos mayores debían huir del país. Otto, el mayor, se las arregló para llegar a los Países Bajos y, más tarde, a Inglaterra, gracias a un amigo con buenas conexiones; Eric, el mediano, encontró apoyo para ir a Estados Unidos a través de los primos de uno de sus vecinos; y a Freddie le dijeron que otro primo de su vecino, que vivía en Amberes, le prestaría ayuda. Por ello, se dirigió a los Países Bajos y cruzó ilegalmente la frontera neerlandesa en Aquisgrán.

A pesar de lo mucho que insistió a sus padres para que también ellos se marcharan, le aseguraron repetidas veces a él y a sus hermanos que los que estaban en peligro eran los jóvenes, y prefirieron quedarse. Freddie fue el primero en marcharse. Con solo diecisiete años, tuvo que separarse de su familia y de todo cuanto quería y amaba. Knoller tuvo sentimientos contradictorios. «Por una parte —escribió—, no tenía ni la menor idea de qué hacer sin la orientación de mis padres y la camaradería de mis hermanos. Por otra, la perspectiva de no tener a nadie que me dijera lo que debía hacer era embriagadora».[5] Abandonar a su familia le rompió el corazón. Todos fueron a despedirlo al tren. Él y su madre sollozaban. «Estuvimos abrazados un largo rato —apuntó—. Sentí la profunda e incomprensible desolación de la separación».

Sin embargo, sobrevivió; la familia Apte, de Amberes, lo ayudó; hizo amigos, hasta que se dio cuenta de que lo estaban llevando por el mal camino y se distanció de ellos; encontró un trabajo de verano en el hotel de un balneario neerlandés. El Comité Judío de Ayuda también le ofreció apoyo; Knoller no era, ni mucho menos, el único refugiado judío. Sus padres incluso le enviaron su amado chelo. La música había sido una parte importante de la vida de su familia.

**Die Anschluss* (en castellano «la anexión») hace referencia a la fusión de Austria y la Alemania nazi en una sola nación, tras lo cual Austria se convirtió en Ostmark, provincia del III Reich *(N. del E.)*

Al llegar el verano de 1939, los Países Bajos y Bélgica se vieron inundados de refugiados judíos, y a Knoller lo enviaron a un campo de refugiados en Merkplas, en la frontera entre los Países Bajos y Bélgica. Al mismo tiempo, se enteró por sus padres de que la documentación de solicitud de su visado estadounidense se había extraviado. Poco después, en otra carta, le dijeron que se veían obligados a volver a Polonia. Knoller se preocupó y se sintió inmensamente desgraciado por no poder ayudarlos.

No obstante, tenía su chelo. En febrero, se trasladó a un nuevo campo en Eksaarde y se unió a una pequeña orquesta que tocaba para un público de refugiados todos los fines de semana.

El ataque alemán puso fin a esta rutina. Le aconsejaron que se dirigiera a Ostende o a Francia y que solo se llevara lo indispensable: Knoller se vio obligado a dejar su chelo y tuvo la sensación de abandonar una parte de sí mismo y de su vieja vida familiar en Viena para siempre. Emprendió el viaje hacia la frontera francesa junto con el resto de refugiados. Se alegraba de ir a pie y de no tener que ocuparse de vehículos, carros y personas mayores. Un avión alemán pasó por encima y los ametralló. Knoller se las arregló para alejarse rápidamente del camino, pero otros no tuvieron tanta suerte.

Finalmente llegó a Tournai y, junto con muchos otros, consiguió hacerse un hueco en el andén de la estación con la esperanza de subir a un tren con destino a Francia. No llevaba allí mucho tiempo cuando bombarderos Stuka atacaron la ciudad. Knoller se refugió dentro de una tubería de hormigón. Estaba tan aterrado que no se dio cuenta de que se había orinado encima. Toda una parte de la estación estaba en llamas y, cuando los bombarderos se alejaron y sonó la señal de que el peligro había pasado, Knoller salió a rastras de su escondite. Tras el humo y el polvo vislumbró la imagen de la devastación. Era terrible oír los gemidos y los gritos de los heridos. «Cuando el aire se despejó —recordó—, vimos los cuerpos, algunos enteros y otros desmembrados, en medio de charcos de sangre. Vomité lo poco que tenía en el estómago».[6]

Indudablemente, aquel primer día de la batalla se impuso la fuerza de la aviación alemana. La integración de la fuerza aérea en la operación inicial en tierra fue un componente clave del ataque alemán. Aunque la guerra aérea era todavía comparativamente nueva, los principios desarrollados por la Luftwaffe encajaban a

la perfección con las antiguas teorías prusianas de la *Bewegungskrieg*, la guerra del movimiento relámpago. Al igual que Hitler, Göring se acercó al frente en un tren personal. El suyo se llamaba *Asia* y era incluso más lujoso. Sobre el papel, las fuerzas aéreas que participaron esa mañana ascendían a los 5446 aviones, pero ese número no coincidía exactamente con la realidad y, además, también podía haber bastante diferencia entre la fuerza real y la fuerza operativa. La III Unidad del Ala de Bombardeo 4 de Hajo Herrmann, por ejemplo, equipada en ese momento con el tipo más pesado y lento de bombardero en picado, el Ju 88, tenía una fuerza de treinta y cinco bombarderos, pero ocho de ellos estaban fuera de servicio, de modo que la fuerza operativa era de veintisiete. Esto era bastante normal: prácticamente ninguna de las unidades tenía todos sus aviones operativos. Además, todavía un gran número de ellas estaban en la batalla de Noruega y aún más estaban reservadas para la defensa interior. Esto quería decir que la Luftwaffe había comenzado el ataque en el oeste con unos 1500 bombarderos y 1000 cazas; o, dicho en otras palabras, con menos de la mitad de sus efectivos sobre el papel.

El propio Göring no era consciente de esto —el Estado Mayor de la Luftwaffe y los oficiales de inteligencia habían aprendido que era preferible contarle al jefe lo que quería oír y no la aburrida verdad, que no le interesaba—, pero ese déficit no afectaba al plan general, que consistía en arrasar con toda la fuerza aérea del enemigo que pudieran lo antes posible. Confiaban en conseguirlo, entre otras cosas porque su servicio de inteligencia había subestimado la verdadera fuerza del enemigo y había calculado que los franceses disponían de menos de mil bombarderos y cazas, y que la RAF, que según sus cuentas tenía más o menos el doble de esa cantidad, era muy improbable que comprometiera a todos sus aviones en el combate en Francia.

En realidad, las fuerzas aliadas eran, en teoría, más o menos las mismas que las de Alemania y, si bien era cierto que los franceses contaban con algo menos de 900 aviones de combate en el frente, lo cierto es que tenían otros 1700 listos para luchar y que podían, al menos en principio, incorporarse a la batalla con bastante facilidad. Que no lo hicieran era una política deliberada para evitar que los atacasen en tierra en caso de que los alemanes lanzaran un ataque sorpresa. Visto lo visto, fue una decisión prudente.



Freddie Knoller y su familia en Viena en los tiempos felices antes de la guerra. Freddie está sentado con su querido violonchelo.

La evaluación alemana de la RAF se acercaba más a la realidad. La RAF estaba dividida en tres mandos: el Mando Costero, el de Bombardeo y el de Caza. Los aviones para Francia debían sacarse de estos mandos y colocarse después en una nueva configuración conocida como Fuerzas Aéreas Británicas en Francia, que, a su vez, se dividía en los trece escuadrones del Componente Aéreo de las BEF, y la Fuerza de Ataque Aéreo Avanzada (AASF por sus siglas en inglés). El mando del primero respondía al general lord Gort y a los franceses. En cambio, la AASF no, ya que quedaba subordinada al Mando de Bombardeo. Era una organización complicada, pero en la mañana del 10 de mayo, la RAF tenía en total unos 500 aviones listos para entrar en combate. Si se sumaban a ellos las fuerzas aéreas combinadas de los Países Bajos y Bélgica, los Aliados contaban con un buen número de aviones para hacer frente a la Luftwaffe.

No obstante, la gran ventaja que tenía el enemigo no era tanto su número como la enorme ventaja que le otorgaban la sorpresa y la posibilidad de elegir cuándo y dónde atacar. Los holandeses y los belgas no contaban con un sistema coordinado de defensa

aérea, y los franceses tampoco. Casi sin radar ni controladores en tierra, los aviones aliados no disponían de los medios para prever dónde podía atacar la Luftwaffe, y se veían obligados a patrullar los cielos, muchas veces sin rumbo, y a confiar en la posibilidad de detectar una formación enemiga. Para quienes estaban en tierra, como René de Chambrun, por ejemplo, podía parecer que el cielo estaba cubierto de aviones alemanes, pero a 4500 metros de altura, parecía que los espacios eran inmensos. El ojo humano solo es capaz de vislumbrar un avión a unos cinco kilómetros de distancia y el frente de invasión tenía unas dimensiones de miles de kilómetros cuadrados. En realidad, dirigir y controlar la Armée de l'Air era casi imposible. La mayor parte de sus aviones eran modernos y más o menos equiparables a los de la Luftwaffe, sin embargo, se dividían en *Zones d'Opérations,* cada una con sus propios aviones y con una estructura de mando independiente. En la práctica, esto imposibilitaba concentrar fuerzas de la manera en que era capaz la Luftwaffe. En suma, los Aliados no tenían la mejor preparación. Disponer de unos aviones medio decentes no bastaba.

Un testigo de primera mano de todo esto fue el jefe de escuadrón Horace *George* Darley, a quien hacía poco habían destinado a colaborar en la gestión de la Sala de Operaciones de Merville, cerca de Lille. Darley se había unido a la RAF tras finalizar sus estudios, en 1932, y ahora, a sus veintiséis años, era un piloto experimentado y un oficial cuya carrera había evolucionado junto con la Fuerza Aérea. Gracias a las misiones en las que había volado en Adén y África Oriental, así como el tiempo que había pasado como instructor y controlador de pista, se había convertido en un oficial muy polivalente y experimentado.

Sin embargo, la tarea de Darley en Merville era complicada. Desde una pequeña casa situada junto al aeródromo, su misión era recoger llamadas de las fuerzas de tierra y enviar cazas en respuesta. «Pero todas las comunicaciones se hacían mediante teléfonos de campaña —dijo en una ocasión—, y yo tenía unos veinte».[7] Cuando sonaba uno, perdía un tiempo precioso en identificar cuál de todos era. Ni qué decir tiene que la mayoría de las veces, los Hurricane acudían cuando ya era demasiado tarde.

En realidad, era tal la dispersión de las fuerzas aéreas aliadas, y la desorganización de su cadena de mando, que la paridad en número con los alemanes era lo de menos. La Luftwaffe podía



Un Ju 88 derribado en el sur de Inglaterra. La Luftwaffe nunca se recuperó realmente de las enormes pérdidas que sufrió durante el largo verano de operaciones continuadas en 1940.

liquidarlos poco a poco, uno a uno o en pequeños grupos, bombardeando aeródromos, sorprendiéndolos en tierra o acribillando a las solitarias patrullas en el aire.

La mayor parte de las señales alentaban a los alemanes. Habían tomado Eben-Emael, los aterrizajes de tropas aerotransportadas en los alrededores de Róterdam habían sido un éxito, habían ocupado los puentes clave y la Fuerza Aérea holandesa estaba prácticamente destruida. Setenta y cinco aviones de la RAF y setenta y cuatro de l'Armée de l'Air se habían perdido o habían quedado destrozados. Los aeródromos habían sido bombardeados. Reinaba el caos.

No obstante, la Luftwaffe también había sufrido muchísimo ese primer día, pues 192 de sus bombarderos y cazas y la escalofriante cifra de 244 aviones de transporte se perdieron o resultaron dañados. En total, 353 aviones alemanes y 904 hombres, entre pilotos y tripulantes, no volverían a volar jamás. Para hacerse a la idea de lo considerables que fueron estas pérdidas, hay que recordar que solo se había librado un día de la batalla.

Al otro lado del Atlántico, el presidente de Estados Unidos se enteró del ataque alemán a alrededor de las once de la noche —hora de la costa este de Estados Unidos— del 9 de mayo. Reunió en el

despacho presidencial de la Casa Blanca, en Washington D. C., a varios de sus colaboradores clave, entre ellos el secretario del Tesoro del país, Henry Morgenthan Jr., y dio la orden de congelar inmediatamente todos los activos de los Países Bajos.

El dilema al que se enfrentaba Roosevelt era cómo hacer que la mayoría de sus compatriotas comprendieran que el rápido deterioro de la crisis europea era también una amenaza para la seguridad de Estados Unidos, especialmente cuando él mismo había sido un aislacionista convencido durante gran parte de la década de 1930. Roosevelt todavía albergaba esperanzas de que Estados Unidos se mantuviera al margen de la guerra, pero era evidente que debían estar preparados. Su enfoque tenía dos vertientes: por un lado, apoyar a los Aliados, en especial a Gran Bretaña y Francia —que serían, *de facto,* la primera línea de defensa de Estados Unidos—, y por otro, mejorar las propias defensas de su país, que durante las décadas de 1920 y 1930 habían quedado reducidas prácticamente a nada debido, en parte, a los recortes presupuestarios y en parte a una política deliberada basada en la convicción de que mantener unas grandes fuerzas armadas en tiempos de paz era una provocación innecesaria. Como resultado, gran parte de la Armada de Estados Unidos había sido apartada del servicio, el Cuerpo Aéreo se había reducido a apenas 20 000 hombres, y el Ejército se había quedado en apenas 119 913 soldados en 1932. Para cuando llegó el 1 de julio de 1939, el número de efectivos solo había aumentado a 188 565, una cantidad que apenas suponía el 10 por ciento de las tropas alemanas que habían entrado en Polonia.[8] En 1939, el ejército de Estados Unidos era la decimonovena fuerza del mundo, con un tamaño más reducido que el de Portugal.

Se había alentado un pequeño crecimiento. En 1938 se había puesto en marcha un programa de construcción de barcos y los buques de guerra habían atracado en los puertos de la costa este por primera vez desde la Gran Guerra. También se había autorizado un pequeño incremento de efectivos en el Ejército, aunque solo hasta 227 000 hombres. En mayo de 1940, Estados Unidos difícilmente podría haber estado en peores condiciones para entrar en guerra.

La situación debía cambiar, pero el problema de Roosevelt era simple y llanamente que la mayoría de los estadounidenses no se sentían amenazados. Encuesta tras encuesta revelaban que alrededor del 95 por ciento de los estadounidenses creía que Esta-

dos Unidos no debía entrar en guerra, y mientras que un número cada vez mayor pensaba que el país debía reforzar sus propias defensas, no era una mayoría lo bastante relevante como para convencer al Congreso, donde el *lobby* aislacionista tenía mucho peso. Y, por sólidas que fueran sus razones, el hecho era que Roosevelt se proponía ir en contra de todo lo que había defendido hasta entonces.

Para complicar aún más las cosas, las elecciones presidenciales estaban previstas para noviembre de 1940. George Washington había sentado el precedente de que ningún presidente debía estar en el gobierno durante más de dos ejercicios; Roosevelt ya había cumplido dos, pero estaba muy seguro de ser el único líder político capaz de ganar las próximas elecciones y de conducir a Estados Unidos en la dirección en que necesitaba ir. Sin embargo ¿podría realmente presentarse a un tercer mandato? Era algo de lo que se hablaba en los corrillos, algo a lo que Roosevelt llevaba tiempo dando vueltas; sin embargo, hasta ese momento, no había compartido con nadie sus pensamientos ni sus planes. Aunque era un tema tabú, pronto tendría que enfrentarse a ello.

El mayor desafío inmediato era el de incrementar las defensas de Estados Unidos de manera rápida y eficiente, y organizar la economía sin poner en riesgo las bases de la democracia ni provocar al *lobby* aislacionista, entre cuyos miembros se contaban algunos nombres muy poderosos y populares, incluido el célebre aviador Charles Lindbergh y el embajador en Gran Bretaña, Joe Kennedy. La desconfianza se apoderaba poco a poco de Washington. Aislacionistas e intervencionistas intercambiaban golpes, y también lo hacían los defensores del *New Deal* y los hombres de negocios; al parecer, no había un terreno neutral: capitalismo o revolución social, guerra o aislacionismo. Roosevelt se encontraba al borde del precipicio, y lo sabía muy bien.

De todos modos, el ataque alemán en el oeste indudablemente sirvió de estímulo. Roosevelt había tenido cuidado de hacer su jugada sin que se notase demasiado; ahora tendría que asumir riesgos y seguir con sus planes de rearme y de educación del pueblo estadounidense, y para ello necesitaría rodearse de un nuevo equipo.

Una persona dispuesta a ayudar al presidente era Harry Hopkins, que, contra todo pronóstico, no había muerto el otoño anterior. De hecho, se había recuperado a un ritmo lento pero constante. Los problemas no habían desaparecido, y nunca lo harían,

teniendo en cuenta que le habían extirpado las dos terceras partes del estómago. Se lo veía delgado, anémico y físicamente débil, pero daba la impresión de que mentalmente estaba tan fuerte como siempre. Hijo de un fabricante de arreos de Iowa, Hopkins tenía unos orígenes muy diferentes de los de Roosevelt, quien se había criado en una familia privilegiada de la costa este; sin embargo, compartían un agudísimo sentido del humor, tan agudo como su instinto político. «Sabe por instinto cuándo preguntar, cuándo no intervenir, cuándo insistir, cuándo replegarse, cuándo dirigirse a Roosevelt de frente y cuándo hacerlo con rodeos —escribió un columnista sobre Hopkins—. Es rápido, está alerta, es agudo y osado, y sabe aceptar las derrotas con aire de triunfo. Hopkins es, en todos los aspectos, el favorito de Roosevelt».[9] Además, los dos se habían enfrentado a terribles enfermedades —en el caso de Roosevelt había sido la polio la que había dejado tullido a un hombre alto y atlético en la flor de la vida y lo había confinado en una silla de ruedas para siempre—. El afecto que los unía era un vínculo profundo, y nadie se sorprendió cuando el 10 de mayo, el día que los alemanes iniciaron su ofensiva en el oeste y que Gran Bretaña y Francia se sumieron en un profundo desorden político, Roosevelt cenó con su amigo más próximo y de mayor confianza, que además era su colega y su asesor político.

Después de cenar, Hopkins hizo ademán de regresar a la casa que tenía alquilada en Georgetown, pero el presidente le insistió para que se quedara. Hopkins accedió y, después de que le prestasen un pijama, le asignaron un dormitorio en la segunda planta, con vistas al césped de la cara sur, el mismo dormitorio en el que el presidente Lincoln había firmado la Proclamación de Emancipación setenta y siete años antes.

Hopkins no solo se quedó en la Casa Blanca esa noche del 10 de mayo, sino también la noche siguiente, así como la de después. Roosevelt lo necesitaba cerca y, como siempre, Hopkins estaba dispuesto a satisfacer los deseos de su jefe y a embarcarse en una nueva etapa de su carrera. A lo largo de su vida política se había ocupado principalmente de la reforma social. Las cuestiones militares y las relaciones exteriores no le habían interesado, pero eso estaba a punto de cambiar.

Al otro del Atlántico, la iniciativa en la batalla que se estaba librando en el oeste la llevaban los alemanes, a pesar de las pérdidas

de aviones; todos tenían esa sensación: los civiles que dejaban atrás sus casas; los defensores, que parecían superados por la combinación de la potencia aérea y la velocidad con que operaban los alemanes; e incluso los propios alemanes. Hans von Luck, por ejemplo, se encontraba en esos momentos en el Batallón de Reconocimiento de la 7.ª División Panzer comandada por el joven y dinámico general Erwin Rommel. Este batallón formaba parte del Grupo de Ejércitos A, pero en el Cuerpo Panzer de Hoth, que se proponía atravesar el Rin al norte de Guderian, en Dinant. Von Luck y sus hombres habían recibido una buena instrucción, creían en la nueva táctica de velocidad y confiaban en su éxito. Cuando algunos de los hombres de más edad les advertían que la maniobra de invasión no iba a ser un paseo como en Polonia, «los jóvenes les respondíamos que no podía ni debía ser una guerra de trincheras como la que tuvo lugar entre 1914 y 1918 —apuntó Von Luck—. Nuestros blindados podían moverse por cualquier terreno y teníamos una actitud muy positiva».[10]

Mientras Von Luck y el resto del Cuerpo Panzer de Hoth avanzaban a toda prisa por las Ardenas, los Aliados entraban a marchas forzadas en Bélgica y los Países Bajos para hacer frente al embate del norte y, al hacerlo, mordieron el anzuelo que les ha-





El presidente de Estados Unidos, Franklin D. Roosevelt (izquierda), hablando el 10 de mayo de 1940, y su amigo y asesor, Harry Hopkins (derecha).

bían arrojado los alemanes y se lo tragaron entero, con el plomo y el sedal. Al llegar el 12 de mayo, el 6.º Ejército alemán, que formaba parte del Grupo de Ejércitos B, se había unido a las tropas aerotransportadas que todavía ocupaban Eben-Emael. Ya habían cruzado el canal Alberto, un obstáculo clave que iba de Amberes a Lieja. El Ejército holandés se había replegado hacia Róterdam y daba la impresión de estar acabado. Gerrit den Hartog y sus compañeros del 28.º Regimiento habían dado tumbos presos de la confusión de un encuentro a otro. El día 11, se dirigieron hacia el norte desde Amstelwijk hacia los puentes de Zwijndrecht, que unen la isla de Dordrecht con Róterdam y que los alemanes habían tomado el día anterior. A esas alturas, Den Hartog estaba exhausto, hambriento y asustado. En lugar de luchar para arrebatar los puentes a los alemanes, fueron recibidos por soldados holandeses desarmados que les dijeron que no dispararan. Al acercarse a ellos, aparecieron de la nada tropas alemanas, que los capturaron a todos, incluido a Gerrit den Hartog.

Mientras tanto, al sur, la 7.ª *Armée* francesa, haciendo su parte de la Variante Breda, se vio obligada a retroceder tras haber avanzado hacia Amberes. Llegado el día 13, las tropas alemanas habían alcanzado la costa holandesa, mientras los belgas también empezaban a retroceder, tratando desesperadamente de entablar contacto con los británicos y los franceses, que ahora ocupaban posiciones a lo largo del Dyle. Sin embargo, no todos habían llegado a ese río. La 1.ª *Armée* francesa todavía luchaba por abrirse camino a través de la masa de refugiados que atestaba las carreteras y que no cesaba de crecer. Los bombardeos de la Luftwaffe continuaban; las líneas telefónicas estaban cortadas y las carreteras bloqueadas, y enviar mensajeros era una empresa descabellada porque el caos los engullía. Las fuerzas aéreas aliadas, que habían demostrado que podían hacer frente a los alemanes en el aire, estaban siendo masacradas en tierra.

Y durante todo ese tiempo, los Panzer del Grupo de Ejércitos A, que constituían la punta de lanza del ataque principal, se abrieron camino a través de las Ardenas, superando la larga lista de obstáculos y potenciales causas de retraso hasta que el 13 de mayo, milagrosamente, y tal como Guderian había anunciado, llegaron al río Mosa.

Capítulo 21

La destrucción del Frente del Mosa

Freddie Knoller llegó a Francia, pero su pasaporte austríaco hizo que lo arrestaran y lo esposaran, a pesar de que llevaba estampada una gran «J» de judío. La desconfianza hacia los quintacolumnistas era más fuerte que la simpatía por los refugiados judíos. En la comisaría de policía, lo obligaron a mostrar a su interrogador su pene circuncidado. Creyeron su historia, pero esto no los salvó ni a él ni a otros germanohablantes de ser escoltados por la calle hasta la estación de tren por guardias armados. *«Sales boches!»*,* les gritaba la gente. Una mujer llegó a vaciarles encima su orinal.

Amontonado en un vagón de ganado junto con algunos alemanes que, como supo después, *sí* eran quintacolumnistas, trató de hacer oídos sordos a los insultos mientras no dejaba de preguntarse adónde lo llevaban. Por fin, después de un trayecto interminable de dos días y con solo paja sobre el suelo de madera para sentarse, el viaje terminó. Habían llegado a una ciudad llamada Saint-Cyprien, a unos nueve kilómetros de Perpiñán, en el sur. Después se enteró de que era un campo de internamiento construido en un principio para los refugiados de la Guerra Civil Española. Los bajaron del tren y los reunieron en una gran sala, donde un oficial francés se dirigió a ellos. «Todos vosotros sois enemigos de Francia —les dijo—. Cualquier intento de fuga se castigará con la muerte».[1]

Entre los primeros soldados que llegaron al Mosa se encontraba Hans von Luck, a quien recientemente habían ascendido a capitán, y sus compañeros del 7.º Batallón de Reconocimiento.

* «Malditos alemanes». La palabra *boche* era utilizada por los franceses para referirse a los enemigos alemanes. *«Boche»* en francés significa *«asno»*, y, en sentido figurado, describe e identifica a una persona ruda y de poco entendimiento. Con los años, este apelativo saltó la trinchera y se instaló en el frente y en el argot inglés. *(N. del E.)*

Por increíble que parezca, habían llegado al río a unos cuantos kilómetros al norte de Dinant antes de lo previsto, durante la noche del 12 de mayo. Habían avanzado por un terreno difícil, pero no habían encontrado mucha resistencia. Sin embargo, ahora tenían delante un río de cien metros de ancho y, al otro lado, unos acantilados escarpados. El primer cruce se hizo por un puente peatonal con un sistema de presas y compuertas, que, sorprendentemente, no solo no estaba vigilado, sino que además, estaba en la divisoria entre dos cuerpos franceses. Era un descuido increíble, sobre todo porque se trataba del lugar preciso por el cual habían cruzado los alemanes en 1914, aunque está claro que un puente peatonal no bastaría para llevar al otro lado a toda una división de alemanes.

El ataque principal empezó al alba del día siguiente. El general de división Rommel llegó en su vehículo de reconocimiento y le dijo a Von Luck y a sus hombres que no se movieran. Cruzar el río, dijo, era una tarea para la infantería, que, tras subir en los botes y empezar a remar, se encontró muy pronto bajo intenso fuego enemigo. Al cabo de un tiempo, tras contraatacar e incendiar casas para crear cortinas de humo, consiguieron cruzar, cosa que hizo también el propio Rommel esa misma tarde. Los alemanes tomaron a los franceses por sorpresa. Dinant estaba en Bélgica y, aunque la 9.ª *Armée* francesa había empezado a avanzar hacia el Mosa en cuanto comenzó la ofensiva, el general André Corap, comandante del Ejército, no esperaba que los alemanes llegaran al río en ese punto —en caso de que llegasen— en menos de diez días, sino más bien en unas dos semanas. Algunas tropas francesas habían alcanzado el lugar, pero no se habían atrincherado todavía. Aun así, su posición dominante les debería haber permitido repeler el cruce de un río tan ancho y ganar el tiempo necesario para que llegaran los refuerzos. Para detener el avance alemán, la defensa de puntos nodales como los ríos, los puentes y los cruces de caminos era clave. Y fracasaron por completo.

Pero las cosas podrían haber sido muy diferentes. El Cuerpo Panzer de Hoth estaba separado del resto del Grupo Panzer de Kleist, la principal formación de Panzer del Grupo de Ejércitos A, y operaba más al norte. El Grupo Panzer de Kleist estaba formado por tres cuerpos Panzer, el de Guderian, el del general Reinhardt y el del general Von Wietersheim. Las tres divisiones de Guderian se habían beneficiado de su posición como punta de

lanza, pero el cuerpo de Reinhardt, que se dirigía hacia el Mosa más al norte de Sedán, en Monthermé, pronto se encontró en el mayor atasco de tráfico de la historia, ya que las unidades de infantería, que supuestamente debían seguirlo, se cruzaron en su avance. Las divisiones del general Reinhardt se separaron cada vez más y, finalmente, se dividieron. La división que iba por delante, por ejemplo, quedó desperdigada cuando nada menos que cuatro divisiones de infantería intentaron cruzar su línea de avance. Cuando llegó la mañana del 13 de mayo, había atascos de unos doscientos kilómetros de largo.

Esto significaba que la mayor parte del Grupo de Ejércitos A era una presa fácil para cualquier ataque aéreo por parte de los Aliados. La noche del 10 de mayo y a la mañana siguiente, aviones de reconocimiento aliados identificaron columnas alemanas atravesando las Ardenas, pero los informes no se tomaron en serio. La noche del 11 al 12 de mayo, otro piloto de reconocimiento informó haber visto largas columnas de alemanes, pero, de nuevo, se hizo oídos sordos a esta advertencia. La tarde del 12, otro piloto informó de lo mismo, pero aunque su informe llegó hasta la sección de inteligencia de la 9.ª *Armée* de Francia, no se le dio importancia y fue tildado de absurdo. Si lo hubiesen tomado en serio y hubiesen enviado bombarderos aliados, habrían detenido a gran parte del Grupo de Ejércitos A, y, con él, el principal componente del plan de ataque alemán.

Sin embargo, se desaprovechó esta oportunidad. Este fue otro lamentable error de Corap y el Alto Mando francés.

Los alemanes no habían previsto estos atascos, pues se habían dado órdenes estrictas al respecto. Estas dificultades se debían exclusivamente a que las divisiones de infantería, que estaban separadas del Grupo Panzer de Kleist y no estaban tan bien formadas, no se atuvieron al plan previsto. Que la punta de lanza llegara al Mosa en tres días si todo iba según el plan siempre había sido muy difícil, pero que los hombres del general Reinhardt llegaran a Monthermé y las tropas de Guderian al Mosa fue un logro absolutamente extraordinario y un ejemplo magistral de la *Bewegungskrieg* alemana.

Los hombres del Grupo Panzer de Kleist indudablemente respondían al estereotipo del mito alemán: habían recibido una excelente formación, estaban motivados, adecuadamente equipados, confiaban en sus posibilidades y sabían exactamente lo que

tenían que hacer. Sin embargo, la velocidad había sido la clave para llegar al Mosa. La excelencia en el combate no habría valido de nada si los tres cuerpos Panzer de Guderian, Von Hoth y Reinhardt no hubieran llegado allí en tres días y cruzado el río al cuarto, porque, de haber tardado mucho más, las reservas francesas habrían llegado antes que ellos y habrían reforzado ese punto débil en su línea del frente.

El tiempo era una prioridad absoluta, por lo que la logística de la operación debía ser impecable. Por suerte para ellos, el jefe del Estado Mayor del Grupo Panzer era el pat coronel Kurt Zeitzler.

«Si alguna vez el éxito de una operación ha dependido de los suministros —escribió Zeitzler— es en nuestra operación».[2] Teniendo esto presente, se puso a resolver un problema logístico tras otro. La logística normalmente era una tarea asignada a la unidad de logística del mando del ejército correspondiente, pero Zeitzler decidió que, puesto que el Grupo Panzer tenía que ser operativamente independiente, también debía serlo en lo referente a la logística. Zeitzler denominó esto el *Rucksackprinzip,* o «principio de la mochila». «Si usamos una analogía relacionada con las operaciones ferroviarias —apuntó—, podría decirse que la unidad ya no tiene la obligación de entregar sus suministros a la siguiente estación de nivel superior para su transporte. En lugar de eso, debe tener sus suministros en el propio tren, como si se tratara de una mochila o una maleta de mano».[3]

En el Grupo Panzer de Kleist había 41 400 vehículos, un número muy elevado que atender, y Zeitzler se ocupó de que se cargaran al máximo de su capacidad de munición, raciones y, lo más importante, combustible. Se establecieron depósitos bien provistos de combustible desde donde se reunieron los grupos de Panzer en Alemania hasta la frontera con Luxemburgo. Zeitzler insistió en que todos los vehículos —tanques, camiones o motocicletas— repostaran no solo al pasar la frontera de Luxemburgo, sino también al atravesar la frontera belga. Esto se consiguió gracias a la incorporación de numerosos camiones cargados de combustible en la punta de lanza. En los puntos clave, se entregaban bidones a las tripulaciones a su paso y los vehículos repostaban cuando hacían una pausa o se veían obligados a detenerse. Los bidones se dejaban al lado del camino en puntos establecidos y se recogían y rellenaban en el siguiente depósito.

Otro posible quebradero de cabeza era el mantenimiento de este enorme ejército de vehículos. Nada menos que 41 000 vehí-



Columna blindada alemana. Esta era la imagen que se proyectaba al resto del mundo, pero a decir verdad, Alemania era una de las últimas naciones occidentales en cuanto a automoción.

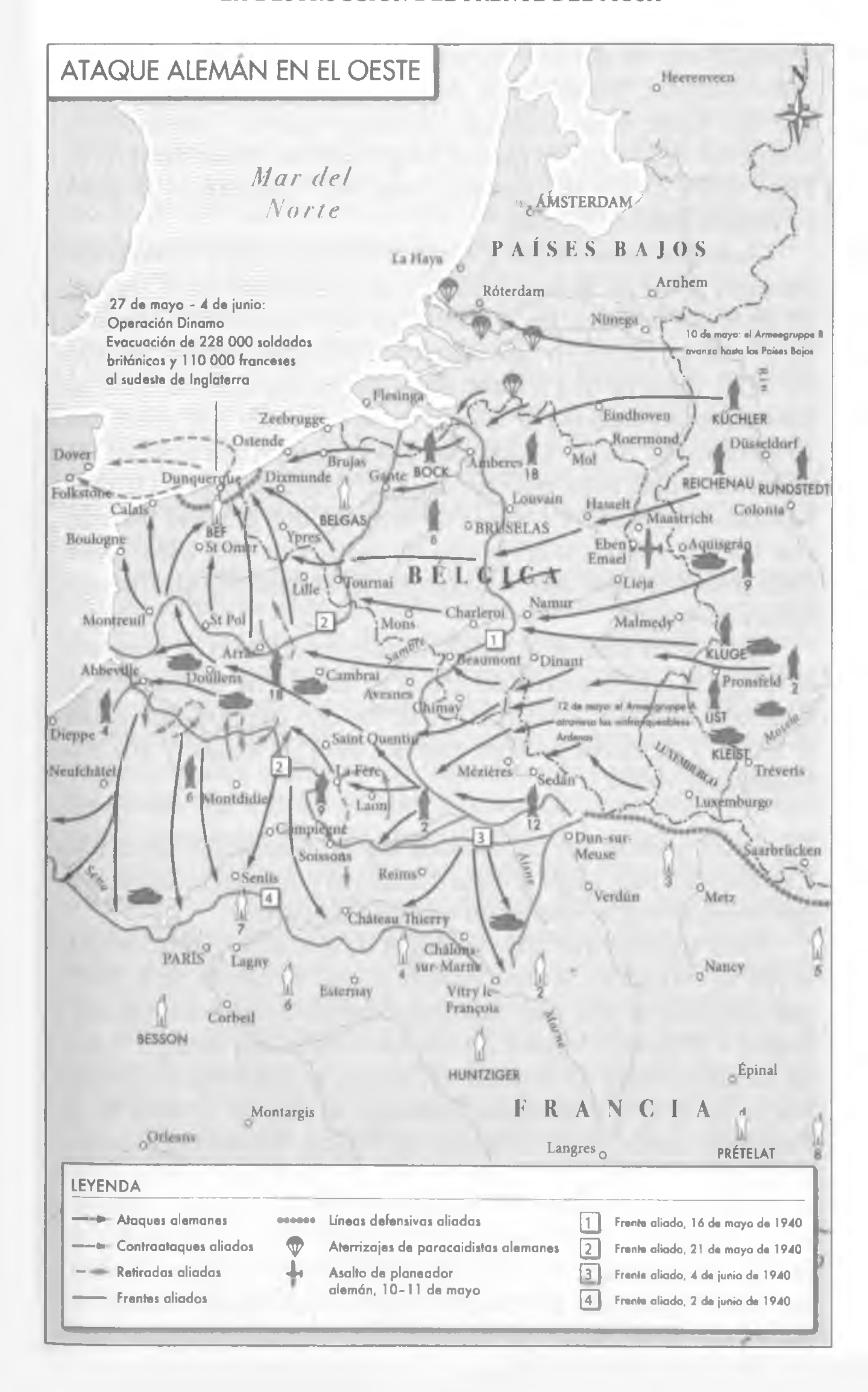
culos debían llegar al canal cruzando más de seiscientos kilómetros, de modo que llevaban con ellos muchos mecánicos y piezas de recambio, y estaba previsto el lanzamiento de más suministros desde el aire.

Al frente del avance hacia el Mosa se encontraba la 1.ª División Panzer, parte del cuerpo Panzer de Guderian. El jefe de Estado Mayor de la división era el capitán Johann Graf von Kielmansegg, quien sabía a qué se enfrentaban. «Cada minuto cuenta», repetía Guderian a sus hombres una y otra vez, y eso significaba que debían avanzar día y noche sin detenerse. Von Kielmansegg aplicaba este principio a rajatabla, haciendo que se transportaran en camión a tripulaciones de Panzer de relevo para que el avance no tuviese que detenerse nunca. Guderian había advertido a sus hombres que era poco probable que durmieran durante tres noches, y así fue para muchos de ellos. Una vez más, Von Kielmansegg tomó medidas para solventar este inconveniente, e incluyó en los suministros 20 000 tabletas de una anfetamina llamada Pervitina, que se proporcionaba a todo aquel a quien la fatiga venciera.

La impecable ejecución de este plan operativo, combinada con una gran dosis de buena suerte, hizo que tanto Reinhardt como Guderian estuvieran en condiciones de cruzar el Mosa el 13 y no el 14, es decir, un día antes de lo previsto. Una característica curiosa del ataque alemán fue la reiterada insubordinación de los oficiales de alta graduación ante sus superiores. Guderian, por ejemplo, desoyó constantemente los deseos de Von Kleist, a quien no respetaba, pues los consideraba una pérdida de tiempo. Así pues, obedeció la orden de atacar a través del Mosa a las cuatro de la tarde del 13 de mayo, pero ignoró las instrucciones de Von Kleist de realizar el asalto más al norte de Sedán.

En cierta medida, la negativa de Guderian a acatar las órdenes de sus superiores no era nada nuevo. Más o menos como el propio plan, respondía a principios de mando derivados de la *Bewegungskrieg.* Debido a la velocidad de esta forma de hacer la guerra, era esencial un sistema de mando flexible, lo que significaba dar libertad de acción a los mandos intermedios para que actuasen por iniciativa propia. Las órdenes debían centrarse en el objetivo, mientras que los que se encontraban bregando quedaban en libertad para dar con la mejor forma de lograrlo. Es lo que se conocía como «la independencia de los mandos inferiores» o, en alemán, *Selbständigkeit der Unterführer.* En una época más reciente, esto pasó a llamarse *Auftragstaktik,* o «mando en misión», aunque en 1940 los alemanes no utilizaron este término.

Esta independencia de los mandos inferiores se aplicaba a todos los niveles, desde el comandante de un simple *Gruppe,* o sección, hasta el comandante de un cuerpo como Guderian. Sin duda alguna, Guderian creía que se encontraba en una posición mucho mejor que Von Kleist para decidir tanto los puntos de cruce como la forma de dirigir su ataque. Además, conocía bien la ciudad porque había asistido a la Academia de Estado Mayor alemán, que había tenido allí su sede en 1918. Ese era el motivo por el cual había optado por Sedán en primer lugar y estaba decidido a emplear su conocimiento de la zona para determinar cuáles eran los mejores puntos para atravesar el río. También había organizado, de manera independiente, apoyo aéreo directo de la Luftwaffe, ya que no toda su artillería había llegado. En una llamada a un viejo amigo, el teniente general Bruno Loerzer, comandante del Cuerpo Aéreo VIII, le había pedido contar con una arrolladora cortina de fuego creada por aviones Stuka y otros


ATAQUE ALEMÁN EN EL OESTE
Mar del Norte
PAÍSES BAJOS
BÉLGICA
FRANCIA
27 de mayo - 4 de junio:
Operación Dinamo
Evacuación de 228 000 soldados británicos y 110 000 franceses al sudeste de Inglaterra
10 de mayo: el Armeegruppe B avanza hasta los Países Bajos
12 de mayo: el Armeegruppe A atraviesa las Ardenas
Heerenveen
Ámsterdam
La Haya
Róterdam
Arnhem
Nimega
Flesinga
Eindhoven
Roermond
Düsseldorf
Zeebrugge
Ostende
Brujas
Gante
Amberes
Mol
Dover
Folkstone
Dunquerque
Dixmunde
Calais
Boulogne
St Omer
Ypres
Lille
Tournai
Louvain
Bruselas
Hasselt
Maastricht
Colonia
Eben Emael
Aquisgrán
Lieja
Namur
Charleroi
Mons
Malmedy
Montreuil
St Pol
Arras
Abbeville
Doullens
Cambrai
Avesnes
Beaumont
Dinant
Chimay
Pronsfeld
Dieppe
Saint Quentin
Neufchâtel
La Fère
Laon
Mézières
Sedán
Tréveris
Luxemburgo
Montdidier
Compiègne
Soissons
Dun-sur-Meuse
Saarbrücken
Senlis
Reims
Verdún
Metz
Château Thierry
Châlons-sur-Marne
París
Lagny
Esternay
Vitry le-François
Nancy
Corbeil
Épinal
Montargis
Orleans
Langres
Sena
Somme
Aisne
Marne
Mosela
Rin
BOCK
KÜCHLER
REICHENAU
RUNDSTEDT
KLUGE
LIST
KLEIST
BELGAS
BEF
BESSON
HUNTZIGER
PRÉTELAT
LEYENDA
Ataques alemanes
Contraataques aliados
Retiradas aliadas
Frentes aliados
Líneas defensivas aliadas
Aterrizajes de paracaidistas alemanes
Asalto de planeador alemán, 10-11 de mayo
1 Frente aliado, 16 de mayo de 1940
2 Frente aliado, 21 de mayo de 1940
3 Frente aliado, 4 de junio de 1940
4 Frente aliado, 2 de junio de 1940

bombarderos. El objetivo era aturdir a los franceses con ataques casi constantes. Sin embargo, después se enteró, horrorizado, de que Von Kleist había ordenado un ataque masivo y concentrado al superior de Loerzer, el general Hugo Sperrle, comandante de la Flota Aérea 3. «De esta manera —escribió Guderian—, se puso en peligro todo mi ataque».[4]

Guderian había subido a una colina caliza a unos cuantos kilómetros al sur de Sedán, desde donde podía observar el ataque. El cruce del Mosa se iba a realizar en tres lugares, uno de ellos en el mismo punto en que las tropas alemanas habían atacado en 1870. Presa de una terrible ansiedad, miraba con sus binoculares mientras esperaba la llegada de la Luftwaffe y el comienzo de la ofensiva. Sintió un enorme alivio cuando aparecieron los primeros Stuka, entre ellos los de la II.ª Unidad/186 de Helmut Mahlke, y empezaron a atacar de la forma que él había pactado con Loerzer y no de acuerdo con las órdenes de Von Kleist. Más tarde descubrió que también Loerzer había ignorado las instrucciones de Sperrle.

Bajó a toda prisa de la colina, subió a su vehículo de mando y se dirigió al punto central del cruce, en las afueras de Gaulier. Al igual que Rommel, Guderian era de los que comandaban desde el frente. Le gustaba estar en primera línea de batalla y que sus hombres lo vieran.

En el aire, parecía que la Luftwaffe seguía dominando los cielos. La capacidad para elegir el lugar del ataque y el número de fuerzas que emplear estaba resultando una ventaja enorme.

Entre aquellos que fueron testigos de esta superioridad estaba el jefe de escuadrón Sydney Bufton, piloto de carrera de la RAF, que contaba con una gran experiencia debido a que lo habían destinado a diferentes lugares del mundo, desde Iraq hasta el norte de África. Acababa de terminar el curso en la Academia de Estado Mayor de la RAF y lo habían destinado al Cuartel General de la Fuerza de Ataque Aéreo Avanzado en Francia. Sin embargo, pocos días después del ataque alemán, meses de minuciosa coordinación entre el ejército francés y la Armée de l'Air se fueron al garete. Al amanecer del 14 de mayo, por ejemplo, tras haber estado de servicio toda la noche en el Cuartel General de la Fuerza de Ataque Aéreo Avanzado de Chauny, presenció un ataque masivo de bombarderos alemanes que sobrevolaron y atacaron el gran cam-

pamento militar francés de las inmediaciones. No se respondió con fuego antiaéreo ni con cazas. Al día siguiente, trató de dormirse con el sonido de fondo de la explosión de un depósito de munición en Laon. Después, a las 23.30, se les ordenó trasladarse de forma repentina. «Todo el trabajo de los últimos nueve meses no ha servido para nada», escribió en su diario.[5] La defensa aérea estaba totalmente desorganizada, descabezada.

Gracias a ello, los aviones enviados a bombardear Sedán el 13 de mayo actuaron sin interferencias. La escolta de los bombarderos estaba a cargo de pilotos de caza del 2.º Escuadrón del Ala de Caza 2, en la que se encontraba Siegfried Bethke, de veintitrés años. La escolta hasta Sedán fue su tercera salida del día, pero apenas habían visto aviones enemigos. «Casi estábamos decepcionados», anotó en su diario.[6] Volar en círculos y observar cómo los Stuka bombardeaban en picado no era como había imaginado la guerra.

Una persona que tal vez habría intercambiado posiciones con Bethke de buena gana era Billy Drake, quien, junto con el resto del 1.er Escuadrón de la RAF, había tenido acción más que suficiente. Hasta el momento, había derribado cuatro aviones y medio —de haber sido cinco, habría ganado la calificación de «as de la aviación»— y se encontraba en medio de otra misión cuando empezó a sufrir problemas de suministro de oxígeno y les dijo a los demás que volvía a la base. Al descender para evitar la necesidad de oxígeno, detectó una cuadrilla de Dornier. Se les puso a la cola y derribó a uno de ellos. Observaba cómo descendía en una espiral de llamas cuando, de repente, oyó un golpe y, casi de inmediato, su Hurricane también se vio envuelto en llamas. Al mirar desesperadamente a su alrededor, se dio cuenta de que tenía un Me 110 Zerstörer pegado a la cola que seguía disparándole.

Drake entró en pánico y soltó frenéticamente los cables de su radio y las sujeciones de su arnés, pero no recordaba cómo abrir la capota. Tal como estaba, cubierto de gasolina y glicol, sabía que tenía que salir, y rápido, y mientras tiraba de la capota, el Hurricane dio una vuelta de campana y, de repente, las llamas se alejaron de él. Por fin la capota se abrió y saltó. «El 110 siguió disparándome —escribió—, hasta que pasó por mi lado y desapareció».[7] Tiró de la cuerda de apertura de su paracaídas, que se abrió y, suavemente, lo llevó flotando hasta el suelo. Tenía mucha suerte de estar vivo. Los depósitos de combustible de los Hurri-

cane estaban en el encastre alar y, en cuanto las ametralladoras disparaban, el aire entraba silbando a través de las escotillas del arma. En caso de que el enemigo alcanzara los depósitos, este aire habría avivado las llamas y las habría impulsado directamente a la cabina. Los pilotos tenían unos segundos para escapar. Drake también había sido herido en la pierna y en la espalda. Hacía muy poco que los pilotos del 1.er Escuadrón habían añadido una plancha de blindaje detrás de la cabina, por insistencia del comandante Bull Halahan. Drake no lo sabía entonces, pero una bala había impactado contra la plancha a la altura de la cabeza; de no haber estado allí el blindaje, habría muerto.

Lo cierto fue que aterrizó en territorio aliado y, a pesar de ser rubio y de tener un aspecto ligeramente ario, convenció a los granjeros franceses que llegaron al lugar de que era inglés. Lo llevaron al hospital de Chartres y, después, de vuelta a Inglaterra. Al menos por el momento, era un piloto menos del que preocuparse para los alemanes.

Al anochecer del 13 de mayo, en Dinant, Monthermé y Sedán, las tropas alemanas no solo habían atravesado el imponente Mosa, sino que además habían establecido firmes cabezas de puente. Las tres fuerzas conectaron en Sedán, pero fue la acción del teniente coronel Hermann Balck y sus agotados hombres del 1.er Regimiento de Rifleros lo que coronó el día. Su objetivo del día era la cota 301, una posición dominante desde donde se veía toda la ciudad y en la cual se situaba gran parte de la artillería francesa. Balck había luchado en la Primera Guerra Mundial y recordaba una vez en que no habían aprovechado una victoria en el monte Kemmel y lo habían pagado caro. «Lo que hoy es fácil —dijo a sus hombres—, podría costar mucha sangre mañana».[8] Fue un acto de liderazgo muy inspirado, porque sus hombres, aunque agotados, olieron la victoria y tomaron por asalto la colina. Hacia las diez y media de la noche, estaba en poder de los alemanes. A sus pies, Sedán estaba en llamas y, detrás, las tropas francesas huían, pues el pánico les hizo creer que los Panzer habían cruzado ya el río y estaban haciendo una carnicería; en realidad, solo la infantería alemana lo había conseguido.

Sin embargo, los Panzer llegarían a la mañana siguiente. A lo largo de la noche, se usarían transbordadores para transportar más hombres y material, se construirían puentes y, entonces, los

Panzer, los camiones y la artillería de esas diez divisiones mecanizadas del Grupo de Ejércitos A atravesarían el río y las defensas de Francia.

A primerísima hora de la mañana del 14 de mayo, en el Cuartel General instalado en el *château* Montry, el capitán André Beaufre acababa de quedarse dormido cuando una llamada telefónica del general Georges lo despertó.[9]

—Pídale al general Doumenc que venga enseguida —le dijo Georges.

Una hora después, alrededor de las tres de la madrugada, llegaron al Cuartel General de Georges en *château* Bondons, que era más bien una villa grande erigida sobre una colina. Todo estaba oscuro a excepción del gran salón, tenuemente iluminado, que se había transformado en una sala de mapas, con mesas montadas sobre caballetes en el lado en el cual los oficiales del Estado Mayor escribían a máquina y atendían llamadas. A Beaufre le parecía que se respiraba el mismo clima que en la casa de una familia en la que había muerto alguien.

Georges se puso en pie de inmediato y se acercó a Doumenc.

—¡El enemigo ha roto nuestro frente en Sedán! Se ha producido un colapso... —Se dejó caer en una silla y rompió a llorar.

«Era el primer hombre al que había visto llorar en esta campaña —escribió Beaufre—. Me causó una terrible impresión».[10]

Doumenc trató de tranquilizarlo, pero Georges le explicó que las dos divisiones de Sedán se habían dado a la fuga. A continuación rompió a llorar de nuevo. El resto de la habitación estaba en silencio. Todos estaban destrozados, no solo por lo impresionante que eran las noticias, sino también por el espectáculo que estaba dando su abatido comandante. Doumenc trató de aportar algo de calma. Dijo que había que cubrir la brecha. Había tres divisiones acorazadas y todas podían redirigirse hacia el Mosa. Esas divisiones contaban con unos seiscientos tanques modernos y potentes que podían concentrarse y hacer retroceder a los alemanes al otro lado del río. Lo que decía tenía mucha lógica. Los alemanes ya habían perdido la ventaja de la sorpresa, estarían agotados y tendrían que ampliar rápidamente sus cabezas de puente con hombres y armas para asegurarlos. La carrera no había terminado; de hecho, acababa de empezar una nueva, y los franceses, ahora en alerta total, tenían una muy buena oportunidad de vencer esta

vez. Georges estuvo de acuerdo con todas las sugerencias de Doumenc. Beaufre encendió todas las lámparas de nuevo, pidió café para todos y, después, volvieron al trabajo. No obstante, Beaufre no podía evitar temerse lo peor. «Toda nuestra doctrina se basaba en la fe en el valor de la defensa —señaló— y, ahora, tras el primer golpe, nuestra posición organizada a lo largo de nueve meses se hace añicos. Esta revelación me daba escalofríos».[11]

A lo largo de ese día se hicieron realidad los peores temores de Beaufre. El contraataque por parte de la 3.ª División Acorazada, la unidad más próxima a Sedán, se pospuso: las órdenes les llegaron tarde, al igual que ocurría con las órdenes adicionales dentro de la división a sus diversas unidades. Y mientras tanto, seguían llegando noticias de nuevos progresos de los alemanes. Había otras unidades blindadas francesas en el área de Sedán, pero, a pesar de que la distancia que tenían que cubrir era menor que la de los Panzer alemanes y de que se encontraban en el lado adecuado del río, y aunque los primeros Panzer no cruzaron el Mosa en Sedán hasta las 7.45 del día 14, eran los alemanes quienes estaban a la espera de los franceses y no al contrario. Las operaciones del Ejército francés eran lentas y metódicas. Al parecer, nada, ni siquiera la amenaza de un hundimiento absoluto, podía cambiar eso.

El mismo día del cruce del Mosa, el presidente Roosevelt se reunió con Henry Morgenthau Jr., secretario del Tesoro, y con el general George C. Marshall, jefe del Estado Mayor del Ejército de Estados Unidos, en la Casa Blanca. Marshall tenía cincuenta y nueve años, y llevaba casi cuarenta años de servicio en el Ejército. Había servido en la guerra contra Filipinas y en la Gran Guerra; había estado destinado en Francia, primero como instructor y, más tarde, como miembro del personal de planificación del general Pershing, el comandante en jefe de las fuerzas estadounidenses en Francia, donde había ganado fama durante la importante ofensiva de Mosa-Argonne en los últimos meses de la guerra.

Marshall se quedó en el Ejército de Estados Unidos, sirvió en China, enseñó en la Academia Militar y luego fue destinado a la División de Planes de Guerra, en Washington. Llegado el verano de 1939, había ascendido a jefe adjunto del Estado Mayor y después fue ascendido a jefe, cargo que juró el mismo día que Alemania invadió Polonia. Marshall era inteligente y tranquilo,

hablaba con suavidad, y era dueño de una gran firmeza de carácter y de una mente lúcida y lógica. Ya había mostrado su extraordinaria valía como administrador, pero, al igual que Roosevelt, era plenamente consciente de lo débiles que eran las defensas de Estados Unidos. Durante varios meses, había tratado de convencer a figuras clave del Congreso y del Gobierno de la necesidad de aumentar el gasto en defensa. También había planteado esta necesidad a Henry Morgenthau, pero, para hombres como el secretario del Tesoro, que se ocupaba casi exclusivamente de asuntos nacionales, la perspectiva de un rearme espectacular era algo nuevo que suponía el desembolso de unas sumas escalofriantes de dinero en un momento en que a Estados Unidos no le sobraba nada. Apoyaba a Marshall, pero sabía era una cuestión que debía decidir el presidente. Que los alemanes hubieran atacado apenas unos días antes era algo que Marshall tenía a su favor.

También estaban presentes el aislacionista secretario de Guerra, Harry Woodring, y el secretario de Marina, Charles Edison. El debate subió de tono rápidamente, y ni Morgenthau ni Marshall se hacían oír, hasta que, en un momento dado, Morgenthau le pidió a Roosevelt que escuchase al jefe del Estado Mayor.

—Sé exactamente lo que va a decir —replicó Roosevelt—. No tengo ninguna necesidad de oírlo.[12]

Ante esto, Marshall se puso en pie, caminó hacia Roosevelt y dijo con tranquila autoridad:

—Señor presidente, ¿puede concederme tres minutos?

Desarmado ante la humildad de la petición, Roosevelt accedió, y Marshall le expuso la cruda verdad. Le dijo que era hora de que el presidente tomara algunas decisiones duras. El ejército estaba en un estado deplorable. Resultaba difícil exagerar sobre el estado de las moribundas fuerzas armadas estadounidenses en mayo de 1940. El equipamiento estaba desfasado y, en cuanto a la cantidad de tropas, era demasiado baja y no estaba en absoluto en condiciones de enfrentarse a los alemanes. Solo contaban con unos cientos de tanques y no tenían cañones antitanques, a lo que se sumaba una escasez de morteros, ametralladoras y demás armamento esencial. El Cuerpo Aéreo del Ejército contaba únicamente con ciento sesenta cazas —o aviones de persecución, como los llamaban ellos— y cincuenta y dos bombarderos pesados. Esto era como no tener nada. La Marina también se encontraba en una situación nefasta, tenía una estructura anticuada y no

disponía de medios centralizados de aprovisionamiento. Roosevelt había aumentado la construcción de barcos desde 1936, pero no era suficiente. Si Japón —cuyas ambiciones imperialistas eran cada vez más evidentes— decidía también ir a la guerra contra Estados Unidos, no estarían en condiciones de hacerle frente. Era impensable librar una guerra con dos frentes en sendos océanos.

Marshall no solo apremió a Roosevelt a destinar un presupuesto mucho mayor al rearme del país, sino también a reunir a un grupo de industriales para asesorar al Gobierno sobre la forma de conseguir un rearme masivo en el menor tiempo posible. Marshall dejó claro que conseguir el dinero no bastaba. La verdadera dificultad era movilizar a la industria estadounidense para la guerra. El Ejército tenía solo seis arsenales fabricando armas, y gran parte de su maquinaria era vieja y estaba obsoleta. Ya había pasado el tiempo de regalarles los oídos a los aislacionistas; Estados Unidos necesitaba actuar, y rápido. «Si no hace usted algo —le dijo Marshall—, e inmediatamente, no sé qué será del país».[13]

Otra voz que alertaba sobre la inminencia del desastre era el nuevo primer ministro británico, Winston Churchill. Cuando estalló la guerra, Roosevelt escribió a Churchill para pedirle que mantuviera con él informalmente un contacto personal. Los dos se habían reunido —aunque solo una vez antes— en julio de 1918, cuando Roosevelt, como subsecretario de Marina, se encontraba en Londres en una misión de investigación y asistió a una cena para el gabinete de la Guerra; Churchill no impresionó demasiado a Roosevelt y el primer ministro olvidó el encuentro por completo. En otras palabras, los dos sabían del otro, pero eso era todo. El 15 de mayo, el día después de la intervención de Marshall, Churchill escribió su sexta carta al presidente. «Uno por uno, están haciendo trizas a los países pequeños —dijo, pintando un panorama más oscuro de lo que él mismo creía, y advirtió al presidente de una inminente invasión de Gran Bretaña—. Pero confío en que usted, señor presidente, se dé cuenta de que la voz y la fuerza de Estados Unidos pueden no representar nada si la respuesta se retrasa demasiado tiempo».[14] Solicitó más apoyo directo en armas y material de guerra, y, en concreto, el préstamo de cuarenta o cincuenta destructores viejos para paliar el problema mientras los astilleros británicos trabajaban en nuevos barcos. También señaló la necesidad de comprar acero a Estados Unidos ahora que los proveedores tradicionales de Gran Bretaña en



El primer ministro británico, Winston Churchill. Su visión geopolítica fue crucial para el destino de los Aliados.

el norte de África y Suecia se veían amenazados. Roosevelt, que reconocía que la seguridad de Estados Unidos estaba vinculada directamente a la supervivencia de Gran Bretaña, respondió al día siguiente dando todo el aliento que se atrevió a dar.

Y ese mismo día, el 16 de mayo, animado por las encuestas que daban a entender que la ciudadanía cada vez se mostraba más abierta a la idea de que Estados Unidos necesitaba rearmarse adecuadamente, el presidente se dirigió al Congreso y pidió no los veinticuatro millones de dólares de aumento del presupuesto originalmente presentado para el ejército, sino la friolera de 1 200 millones, e incrementar la Fuerza Aérea en unos 50 000 aviones. Las fábricas de aviones del país habían producido solo 2 100 aviones militares en 1939. «Son tiempos oscuros —dijo ante una sesión conjunta del Congreso—. El pueblo de Estados Unidos debe cambiar su forma de pensar sobre la protección nacional».[15] El Congreso, generalmente aislacionista, conmocionado por lo que estaba sucediendo en Europa, no solo aplaudió su discurso, sino que también aprobó la petición del presidente. Era un comienzo, un primer paso hacia el rearme total.

Mientras tanto, en Francia, los alemanes estaban ampliando su cabeza de puente al oeste del río Mosa. Una vez más, Guderian había ignorado las órdenes de Von Kleist de esperar a reunir fuerzas antes de avanzar, aunque en esa ocasión fue Wenck, el jefe del Estado Mayor de la 1.ª División Panzer, quien lo ayudó a decidirse al recordarle uno de sus dichos favoritos: «¡No los abofetees, patéalos!». «Aquella era la respuesta a mi pregunta», admitió Guderian.[16] Tras ordenar a la 10.ª División Panzer que protegiera la cabeza de puente, ordenó a la 1ª. y la 2.ª que se dirigieran al oeste, hacia la costa del canal de la Mancha.

En cualquier caso, no hubo ningún contraataque francés digno de mención a lo largo del frente de Sedán el 14 de mayo, lo cual dio a los alemanes el respiro que necesitaban para trasladar a sus fuerzas a través del río sin obstáculos. Un ataque con bombarderos aliado sobre Sedán fue masacrado, mientras en Dinant, el Cuerpo Panzer de Hoth seguía avanzando. Hans von Luck no salía de su asombro al ver constantemente a Rommel entre ellos en primera línea de combate, pero su comandante de división les había dicho en varias ocasiones: «No os detengáis, no miréis ni a derecha ni a izquierda, solo hacia adelante. Yo os cubriré los flancos si es necesario. El enemigo está confundido y debemos aprovecharnos de ello».[17]

No obstante, no lo hubieran tenido tan fácil si la 1.ª División Acorazada francesa, a la espera cerca de Charleroi, se hubiera movido con más diligencia. De nuevo, los franceses demostraron su incapacidad para actuar rápidamente. De hecho, la división ni siquiera recibió órdenes de avanzar hasta las 14.00 del día 14 y, para entonces, se encontró con unas carreteras atestadas de civiles que huían. Recorrió treinta kilómetros antes de parar para pasar la noche. Desconocían que los primeros Panzer de Rommel también hacían noche a apenas unos kilómetros de ellos. Al amanecer, la Luftwaffe había atacado y destruido varios convoyes de combustible de los franceses, que reabastecían laboriosamente un tanque tras otro. El sistema de repostaje alemán era totalmente diferente. En lugar de usar vehículos cisterna, los camiones pasaban de tanque en tanque y los hombres repartían una gran cantidad de bidones, de modo que todos los Panzer pudieran reabastecerse al mismo tiempo. El caso es que los tanques de avanzada de la 1.ª División Acorazada francesa fueron sorprendidos cuando todavía

estaban repostando. Después de acabar con algunos, Rommel ordenó que siguieran adelante y dejaran que la 5.ª División Panzer se ocupara de los franceses.

La 1.ª División Acorazada francesa tenía mejores tanques equipados con mejores cañones, sin embargo, también fue aniquilada ese día. Al amanecer contaban con ciento setenta tanques y, por la noche, solo les quedaban treinta y seis. A la mañana siguiente, esa cifra se había reducido a apenas dieciséis. Lo que acabó con ellos no fueron los Panzer alemanes, sino las radios de los Panzer y las armas antitanque alemanas. Algunos tanques franceses, no todos, tenían radio, pero la mayoría de ellas habían quedado inservibles porque estaban equipadas con baterías endebles. En cambio, todos los Panzer contaban con equipos modernos de radio que les permitían comunicarse entre sí y con sus unidades de artillería antitanques. En resumen, los Panzer actuaban o bien en grupo, moviéndose y golpeando sobre sus flancos al unísono, o como carnada, atrayendo a los pesados tanques de los franceses hacia una cortina de fuego antitanque que los esperaba.

Ese mismo día, el Cuerpo Panzer de Reinhardt también se salió de su cabeza de puente en Monthermé y avanzó cincuenta kilómetros hacia el oeste, un logro increíble si tenemos en cuenta



Tanque Char Bs fuera de combate. Los franceses contaban con más tanques mejor armados y mejor blindados, pero carecían de aparatos de radio modernos para acoplar en ellos: otra grave deficiencia.

que solo la 6.ª División Panzer había conseguido realmente cruzar el Mosa, mientras el resto del cuerpo languidecía en el caótico atasco de las Ardenas. La mañana siguiente, el 16 de mayo, la 6.ª División Panzer se reunió con Guderian y la 1.ª División Panzer en Montcornet, unos setenta y cinco kilómetros al oeste de Sedán. El audaz plan no podría haber salido mejor. Todo el Frente del Mosa se vino abajo, y la sorprendente victoria alemana se había conseguido con solo seis divisiones Panzer: tres en Sedán, una en Monthermé y dos en Dinant.

Ahora debían completar el cerco.

Capítulo 22

El cerco

«La súbita revelación de la guerra moderna —escribió el primer ministro francés, Paul Reynaud— fue una aterradora sorpresa».[1] Sin embargo, gran parte del equipamiento alemán no era más moderno que el francés; mucho, de hecho, estaba más anticuado. La diferencia, y lo moderno, era la velocidad de las operaciones de Guderian y el hecho de que las divisiones mecanizadas y de infantería operaran de forma independiente. Más irónico todavía fue el hecho de que la mayoría de la Wehrmacht mostrara un gran escepticismo hacia este enfoque «moderno»; solo Guderian y los comandantes de cuerpo y de división de los Panzer habían hecho suyas estas ideas. Es más, hasta el ataque en el oeste, realmente esta forma de hacer la guerra no se había puesto a prueba. La prensa de Estados Unidos, y ahora la británica, había adoptado ya el término *Blitzkrieg* —«guerra relámpago» en alemán—, pero la doctrina impuesta en la Wehrmacht y los métodos que estaban empleando Guderian y otros en la carrera hacia el Mosa y que siguieron aplicando mientras continuaban su avance hacia el oeste, eran nuevos en esta campaña y no se habían aplicado ni en Polonia ni en Noruega. La «revelación» era que una guerra de maniobras podía librarse a velocidades que los franceses no habían previsto.

La otra sorpresa fue el efecto del poder aéreo concentrado. La Luftwaffe estaba perdiendo un gran número de aparatos —trescientos cincuenta y tres el 10 de mayo, sesenta y ocho el 11, cincuenta y cuatro el día 12, treinta y cinco el 13 y cincuenta y nueve el 14—, por lo que no podía decirse que estuviera siendo un paseo por el parque.[2] El Grupo de Stuka de Helmut Mahlke perdió ocho aviones y tripulaciones el día 14, por ejemplo, incluidos dos de su propio escuadrón. «Este 14 de mayo —escribió— ha sido un día trágico para nuestro grupo».[3] En el aire, los Aliados estaban más que a la altura; Billy Drake no fue el único piloto que

mereció ser considerado un as. La diferencia fue la capacidad de la Luftwaffe para atacar en un momento y con unas fuerzas que ellos mismos elegían; aplicaron el principio de *Schwerpunkt* a la guerra en el aire. Se perdían más aviones aliados en tierra que en el aire, razón por la cual, tras unos cuantos días de lucha, la Luftwaffe había perdido muchos más pilotos y tripulaciones que los Aliados. La falta de un sistema de alerta temprana entre los Aliados resultó una omisión con terribles consecuencias.

La Fuerza Aérea holandesa fue destruida casi por completo el primer día y, el 14 de mayo, Róterdam fue bombardeada. El resultado fue devastador. En realidad, se trató de un error. Se había pedido a la Luftwaffe que apoyara el ataque del 18.° Ejército para ayudar a doblegar la resistencia holandesa. Los alemanes también habían amenazado con bombardear la ciudad y, al oír esto, las autoridades holandesas comenzaron a negociar su rendición. Justo después del mediodía, se cancelaron las órdenes de que el Ala de Bombardeo 54 atacara Róterdam, pero era demasiado tarde para comunicárselo a las tripulaciones de los bombarderos. Se lanzaron bengalas rojas, pero cincuenta y siete Heinkel 111 no las vieron y lanzaron sus bombas. En la catástrofe que tuvo lugar, cuatro kilómetros y medio del centro histórico de la ciudad quedaron destruidos y alrededor de ochocientas cincuenta personas murieron.

La esposa de Gerrit den Hartog, Cor, fue testigo del ataque desde su casa de Leidschendam, en las afueras de La Haya. Enormes nubes de humo se elevaban sobre la ciudad en ruinas donde vivían y trabajaban algunos parientes suyos. A continuación, el caos se apoderó del lugar cuando los supervivientes trataron de huir de la masacre. El bombardeo de Róterdam hizo sombra a los de Guernica y los de Varsovia. El horror de la guerra y el tan anunciado apocalipsis provocado por formaciones masivas de bombarderos de repente se hizo realidad. Por más que no fuera intencional, no cabe duda de que contribuyó mucho a la creencia de que la maquinaria militar alemana era imparable, una idea que cobró impulso a medida que se informaba de la presencia de Panzer a distancias imposibles al oeste y que Stuka y Me 109 seguían bombardeando y aniquilando a columnas de refugiados que huían.

Paul Reynaud casi no daba crédito a la escala del desastre que se estaba desarrollando como resultado de la caída del frente de Sedán. Él había pedido con insistencia a las fuerzas armadas que

mostraran energía y entusiasmo, había hecho todo lo posible para conseguir algo de consenso con respecto a la ampliación del esfuerzo bélico de los franceses, había advertido una y otra vez acerca del peligro de la complacencia y de una mentalidad defensiva, pero había sido como hablarle a una pared. Ahora, sus peores temores se habían hecho realidad. Todo se había fiado a la solidez del frente y, una vez roto, no había plan B. En ese momento, lo mejor de las fuerzas francesas se había trasladado a Bélgica y los Países Bajos, y estaba presentando batalla al Grupo B alemán a lo largo del Dyle. Pero al sur, las fuerzas alemanas estaban entrando por una gran brecha abierta en la línea. No era difícil de imaginar exactamente qué podría llegar a pasar si no se hacía algo muy rápido: el grueso de las fuerzas francesas, británicas y belgas quedarían rodeadas sin posibilidad de ser reabastecidas. Millones de hombres quedarían atrapados en una gigantesca trampa. Ese había sido el plan alemán desde el principio, y ellos habían caído en la trampa por completo.

A su entender, la única manera de detenerlo era mediante el empleo de aviones que frenaran el avance de los Panzer e hicieran frente al poder de los Stuka. A las 17.45 del 14 de mayo, Reynaud llamó a Churchill y le pidió refuerzos urgentes de cazas de la RAF. El primer ministro británico prometió que considerarían su petición. A la mañana siguiente, a las 7.30, Reynaud volvió a llamarlo para conocer su respuesta. Cuando Churchill expresó su sorpresa ante la gravedad del panorama que pintaba el primer ministro francés, Reynaud dijo: «Nos han vencido. Hemos perdido la batalla».[4]

Uno de los que, aparentemente, volaban a su antojo era el teniente Siegfried Bethke, un piloto de caza de la I.ª Unidad del Ala de Caza 2 «Richthofen». Bethke había nacido en Stralsund, en la costa del Báltico. Al terminar la escuela, se había unido a la Luftwaffe, de reciente creación y, en mayo de 1940, tenía en su haber más de trescientas horas de vuelo en solitario. La mayor parte de los pilotos, tanto franceses como británicos o alemanes, contaban con alrededor de unas ciento cincuenta horas cuando terminaban su instrucción y se unían a sus unidades operativas, lo cual significaba que los regulares que se habían alistado antes de la guerra contaban en general con una enorme ventaja, ya que no tenían que pensar en volar, pues se había convertido en algo

natural para ellos. En lugar de eso, podían concentrarse en el combate, que era algo completamente diferente. Aun así, a pesar de que Bethke sabía muy bien cómo pilotar su Messerschmitt por el cielo, el alemán era plenamente consciente de que apenas había recibido adiestramiento sobre disparo. En consecuencia, no sabía muy bien cómo se sentiría una vez entrara en combate.

A Bethke lo habían destinado a Bassenheim, cerca de Koblez, preparado para atacar a finales de abril, pero el de Stralsund había llegado con sentimientos contradictorios. Por una parte, había ansiado entrar en acción desde su ingreso en la Luftwaffe, pero, por otra, estaba muy inquieto. Sin embargo, tres días después de haber empezado la ofensiva, sentía cierta frustración. Sobrevolar Sedán el 13 de mayo fue lo más cerca que estuvo de la acción. Como apoyo del Grupo de Ejércitos A, habían estado operando más al sur, mientras que el mayor avance de la misión aérea se había realizado en el norte, para ayudar al Grupo de Ejércitos B.

En realidad, no tenía de qué quejarse. El 15 de mayo, los trasladaron a un nuevo aeródromo en Bélgica y, a la mañana siguiente, mientras esperaba órdenes, se sentó en una tumbona a escribir en su diario encuadernado en piel, un regalo de su novia. «¡Mi querido Siegfried! —había escrito ella en la primera página—. En estos tiempos trascendentales, todo el mundo debe llevar un diario. ¿Qué vas a escribir en él? Stuttgart, septiembre de 1939, tu Hedi».[5]

«En un verde prado al borde de un bosque; en el cielo brilla el sol. A mi alrededor se encuentran los hombres del escuadrón, los vehículos, los uniformes... Un pequeño perro callejero está sentado a mi lado. Ayer ordeñamos a "nuestras" vacas, que pastan en libertad. No parece molestarles el frenético ir y venir de los aviones ni el ruido de los motores». Tenían leche, vino, pollos, e incluso habían sacrificado un buey. Pero todas esas comodidades no les durarían mucho.

En Londres, Jock Colville había estado observando cómo se desarrollaban los extraordinarios acontecimientos de la semana anterior. El Gobierno había caído, Chamberlain ya no era primer ministro y su puesto lo había ocupado Winston Churchill, un hombre sobre el cual Colville tenía serias reservas. Se había formado un nuevo gobierno de coalición y, con él, un nuevo Gabinete de Guerra formado por cinco miembros, así como un Consejo de Ministros más amplio. Churchill no había perdido tiempo a la

hora de pedir a Chamberlain que fuera uno de los cinco, y este había aceptado su oferta; aunque no siempre se habían llevado bien, el gesto de Churchill hacia él lo conmovió sumamente; el nuevo primer ministro incluso sugirió que Chamberlain se quedara en Downing Street por el momento. El gesto era al mismo tiempo una muestra del carácter natural de Churchill y de su astucia política. Chamberlain seguía siendo el líder de los conservadores y todavía concitaba un gran apoyo dentro del partido. Churchill necesitaba que Chamberlain lo respaldara. Mantuvo a Halifax como ministro de Asuntos Exteriores, mientras que los otros dos puestos del Gabinete de Guerra los ocuparon Clement Attlee y Arthur Greenwood. El general de división Hastings *Pug* Ismay pasó a ser jefe del Estado Mayor de Churchill y subsecretario militar del Gabinete de Guerra. Y Jock Colville permaneció como uno de los secretarios del primer ministro, a caballo entre Downing Street y la Casa del Almirantazgo, donde Churchill seguía trabajando.

Por si las convulsiones políticas no fueran suficiente, en Francia y en los Países Bajos la situación era un desastre. En Londres, comprensiblemente, no advirtieron tan rápidamente como en Francia la catástrofe que estaba teniendo lugar. Lo cierto era que nadie estaba destrozado ni lloriqueaba. «Al parecer —anotó Colville el 16 de mayo—, los franceses todavía no se están empleando a fondo».[6]

Ese mismo día, y todavía en su casa familiar de Leidschendam, Cor den Hartog escuchaba la radio que su marido había insistido en comprar unos años antes y trataba de asimilar hasta la última noticia. Los anuncios alemanes les decían a los holandeses que sus soldados iban a entrar en tropel en las ciudades y que todo el tráfico civil quedaría interrumpido entre las 5.45 y las 12.30. Desde ese momento, debían aceptarse como dinero «certificados de crédito» alemanes y la cerveza debía reservarse para las tropas alemanas. Se mantendrían estrictamente los apagones. Imperaba un clima de amenaza y miedo; el primer día, se lanzaron miles y miles de octavillas en las que se decía a los holandeses que depusiesen las armas y advertían que todo aquel que fuera sorprendido en un acto de sabotaje sería ejecutado.

Terriblemente preocupada por la suerte de su marido, Cor den Hartog decidió salir a buscarlo, a pesar de estar embarazada de su cuarto hijo. Era una devota calvinista, pero ni siquiera sus oracio-

nes le habían proporcionado algo de paz. Dejó a sus hijos al cuidado de los padres de Gerrit y sacó su bicicleta, dispuesta a empezar la búsqueda. Alguien había dicho que los prisioneros de guerra serían destinados a sus puestos originales y Cor, que sabía que su esposo había estado destinado en Strijen, se dirigió allí en primer lugar, aunque no tenía ni idea de cómo lo encontraría ni lo que haría en cuanto lo consiguiera. Los padres de Gerrit trataron de disuadirla. ¿Cómo sabría dónde estaba? ¿Y si las carreteras estaban destrozadas? «Entonces encontraré otros caminos», respondió ella.[7]

Se puso en marcha, repitiéndose que todo formaba parte del plan de Dios, pero, aun así, las escenas de devastación eran impresionantes: edificios reducidos a escombros, restos de aviones, árboles caídos, ganado muerto y cañones abandonados. En un control, los alemanes la pararon para dejar pasar a una columna. Después siguió pedaleando y descubrió a otras mujeres que iban en bicicleta en busca de sus hijos y maridos desaparecidos. Cuando llegó al lugar al que habían alojado a Gerrit, no encontró ni rastro de él.

El mismo día 16, Churchill voló a París para reunirse con Reynaud y Gamelin. Era un hermoso día en la capital francesa, y desde la gran sala de reuniones en el Quai d'Orsay se veían los jardines del palacio, donde se habían encendido hogueras: se estaban quemando documentos de Estado. No era una visión que inspirara confianza, aunque Churchill hizo lo que pudo para fortalecer la resolución de los franceses. Las actas de esa reunión han sobrevivido hasta nuestro día y son una interesante lectura, entre otras cosas por la marcada discrepancia entre lo que Churchill y su delegación británica pensaban que podía y debería estar sucediendo y el apabullante aunque calmo derrotismo de Gamelin y Daladier. Una y otra vez, Churchill señalaba que la irrupción de un puñado de Panzer no debía ser motivo de demasiada preocupación, ya que el enemigo no contaría con apoyo y no podrían reabastecerse. Gamelin le respondió que eso sería así siempre y cuando al día siguiente se organizaran exitosos contraataques contra la masa de fuerzas enemigas que se estaba colando por la brecha que habían abierto en la línea, pero advertía de que las divisiones blindadas francesas ya habían sufrido importantes pérdidas. No mencionó por qué no se habían ordenado todavía esos contraataques.

—¿Dónde está la reserva estratégica? —preguntó Churchill.

—No existe —respondió Gamelin.[8]

Churchill enmudeció de asombro. Una y otra vez, los franceses solicitaban más aviones; quizá solo así se daría la vuelta a la situación. Churchill prometió preguntar al Gabinete, y lo hizo. Él estaba convencido de la necesidad de enviar diez escuadrones de cazas. La cuestión era si, al hacerlo, no estarían respaldando una batalla perdida y arriesgándose a debilitar sus propias defensas.

Desde el comienzo del ataque alemán, el periodista estadounidense Eric Sevareid había andado a la búsqueda de noticias, yendo ora al Cuartel General del general Corap, ora a la frontera belga, pero no había averiguado gran cosa sobre lo que realmente estaba sucediendo. En un momento determinado, tuvo que arrojarse a una zanja cuando un caza británico seguido por dos alemanes pasaron en vuelo rasante por el lugar en el que se encontraba, a la altura de las copas de los árboles, enzarzados en combate aéreo. Vio que se estrellaba un avión alemán, y también un Hurricane, cuyo piloto británico intentaba maniobrar el avión para que no cayera sobre el pueblo cercano. Sevareid corrió hacia el avión derribado. Las vacas pastaban tranquilamente en el campo, pero había un cráter grande y oscuro en el que había piezas humeantes del avión y una sola bota. Dos franceses provistos de sacos retiraban restos de carne roja que enterraban mientras los lugareños contemplaban la escena y sollozaban. «Encontramos el número de serie del avión —apuntó Sevareid— y volví a la central de prensa de Cambrai un poco mareado pero muy lúcido, preguntándome qué le sucedía a Francia».[9]

No fue el único. Para muchos de quienes quedaron atrapados en el combate, fueron días confusos, de vértigo. El 17 de mayo, Jean Offenberg era uno de los solo seis pilotos de todo su grupo de cazas que aún tenía un avión. Después del primer día, habían experimentado una retirada tras otra, y habían retrocedido cada vez más, hasta que por fin les ordenaron ir a Chartres y, luego, a Tours, sede del cuartel general de una de las zonas de operaciones de l'Armée de l'Air. Offenberg despegó junto a los otros pilotos sin saber con certeza dónde estaba Tours ni cómo llegarían allí. Por último, tras haber ubicado el río Loira, encontraron la ciudad y aterrizaron. «Por desgracia, no sabían qué hacer con nosotros allí —anotó Offenberg—. Los franceses no nos esperaban…».[10] Claro que, por lo menos, habían sobrevivido a la primera semana

de combates, aunque ahora la mayor parte de su país estaba bajo el poder de los alemanes.

René de Chambrun había conseguido contactar con la 50.ª División, parte del II Cuerpo del general Alan Brooke. La división estaba en reserva, preparando nuevas defensas al sudoeste de Bruselas, a lo largo del río Dendre. Como oficial de enlace, había pasado gran parte del tiempo interrogando a tripulaciones de la Luftwaffe derribadas y a sospechosos de ser quintacolumnistas, supuestos agentes enemigos que sembraban el pánico y el caos detrás de las líneas, aunque gran parte de esto ya sucedía sin necesidad alguna de que intervinieran agentes enemigos. Pero sobre todo, lo que había visto era un torrente interminable de refugiados, entre los que se encontraba un abogado de Lovaina que había ido a verlo en París antes de la guerra. El hombre cargaba con un bebé y una pequeña maleta. Chambrun le dio todo el dinero que pudo y le deseó buena suerte. «Estas escenas en las carreteras belgas —confesó— me rompían el corazón, y debo confesar que un gran desaliento empezó a minarme la moral».[11]

Era difícil no desanimarse si uno estaba en los ejércitos aliados. El 16 de mayo, se había ordenado que el frente del norte se retirase del Dyle hasta el Escalda, unos treinta kilómetros más hacia el oeste, aproximadamente al sur de Gante, en dirección a Cambrai, en Francia. Muchos habían marchado hacia el Dyle sin encontrar nada o muy poca acción allí y, luego, habían recibido órdenes de retroceder por carreteras atestadas de refugiados. Eso exactamente le pasó a la parte británica de la línea, pero los problemas a los que se enfrentaba el mando aliado eran mayores: en el norte, el Grupo B alemán había seguido avanzando. Los Países Bajos habían caído y el 18.º Ejército alemán presionaba hacia el sur, bordeando la parte superior de la Línea Dyle. Al sur de la línea británica, las fuerzas francesas también habían sido obligadas a retroceder. Pero para mantener la línea del frente intacta, todos tenían que retirarse al mismo tiempo.

La segunda circunstancia, que suponía una grandísima amenaza, era la penetración por el sur de los alemanes. Los franceses solo habían demostrado su valor en Stonne, un pueblo al sur de Sedán. Ese pueblo cambió de manos nada menos que diecisiete veces entre el 15 y el 17 de mayo. En otros lugares, las tres cabezas de lanza de Panzer alemanes siguieron abriendo una franja hacia la costa. Se había dejado pasar la ocasión de cortarle la cabeza a

la bestia. Algunas unidades francesas habían contraatacado, pero sin organización ni esfuerzo concertado, no se había opuesto una resistencia real, simplemente el ejército francés no logró materializarla. Los ataques franceses que hubo fueron contenidos y repelidos. Otras unidades, sorprendidas al ver las columnas de blindados alemanes que entraban con estruendo en su ciudad, se limitaron a levantar los brazos, pues esa eventualidad no formaba parte del guión que habían aprendido. Como no tenían ni idea de qué hacer, rendirse les pareció la única opción posible. En consecuencia, las unidades de infantería e incluso las dos primeras divisiones de las Waffen-SS, mal preparadas pero con un equipamiento de primera, y mecanizadas, pudieron avanzar sin problemas detrás de los tanques, rematar el trabajo y crear una cuña que se clavaba en el corazón de Francia. Para hombres como Hans von Luck, que atravesó Francia a toda máquina, aquellos fueron días apasionantes. El 18 de mayo llegaron a Cambrai. «Cubrimos el avance de los tanques en el flanco izquierdo con nuestro batallón de reconocimiento —apuntó— y, luego, volvimos a encontrarnos una y otra vez con soldados franceses que se batían en retirada y muchos de los cuales, presa del pánico, se mezclaban con la población civil».[12] Dos días después, cruzaron el importante canal de Saint-Quentin, y recibieron noticias de que, en su flanco sur, los hombres de Guderian habían llegado a Abbeville, junto al río Somme, y que estaban a algo más de veinte kilómetros de la costa del canal de la Mancha. Habían avanzado más de cuatrocientos kilómetros en apenas diez días. Ni en sus sueños más disparatados habían imaginado tamaña gesta.

Al día siguiente, el 21 de mayo, debía tener lugar el gran contraataque aliado. Había sido instigado por los británicos y, en especial, por el general *Tiny* Ironside, el jefe del Estado Mayor Imperial, que había visitado el frente no solo para ver qué sucedía, sino también para insuflar un poco de vigor a la respuesta aliada. Él mismo la había concebido como un avance importante y combinado de británicos y franceses procedentes del norte y el sur capaz de abrir una enorme brecha a través de los Panzer, aislar a la cabeza de lanza y dar la vuelta por completo a la batalla de Francia. Sin embargo, cuando visitó al general Billotte, comandante del I Grupo de Ejércitos francés en el norte, lo encontró sumido en una gran depresión. «Sin plan, sin atisbos de un plan —escribió Ironside en su diario—. Listo para ser sacrificado».[13] Billotte

y su subordinado inmediato, el general Blanchard, comandante del Primer Ejército, prometieron hacer cuanto pudieran, pero el Ejército francés dependía demasiado de las líneas telefónicas y de los mensajeros para hacer llegar las órdenes. Para los comandantes como Blanchard era una epopeya comunicarse con sus fuerzas; un mensajero podía ponerse en marcha a primera hora de la mañana y encontrarse con los caminos atascados por los refugiados. Podía tardar todo un día en llegar hasta una unidad y volver a su lugar de origen. A veces ni siquiera volvían a verlo. E incluso en el caso de que las órdenes sí llegaran al cuartel general de una división o de un cuerpo de ejército, estos también tenían que emitir órdenes a las unidades inferiores. Una vez recibidas estas, los hombres debían ocupar sus posiciones. Y para colmo, el Ejército francés no estaba diseñado ni preparado para actuar con rapidez. Unos dos millones de personas habían huido de sus casas en los Países Bajos y el norte de Francia. La población tanto de Tourcoing como de Lille bajó de cuatrocientos mil a apenas cuarenta mil habitantes, y la de Reims, de doscientos cincuenta mil a cinco mil.[14] Si sumamos todos estos factores, la incapacidad de los franceses para cubrir incluso distancias comparativamente pequeñas resulta un poco más comprensible, aunque no excusable.

Al final, solo dos columnas británicas, cada una compuesta por un batallón de infantería blindado, una batería de artillería de campo, cañones antitanque, unas cuantas motocicletas de reconocimiento y un puñado de tanques franceses fue todo cuanto consiguieron reunir a tiempo para el contraataque previsto en Arrás. Y lo más importante, el apoyo aéreo, tanto de la RAF como de l'Armée de l'Air, brillaba por su ausencia. Darley, jefe de escuadrón, se dio cuenta de la imposibilidad de controlar sus cazas cuando las líneas telefónicas se cortaban constantemente y los ejércitos se batían en retirada. «El ejército se replegaba —dijo—, y lo primero que dejaba atrás eran los teléfonos de campo, con lo cual nuestra información, que dependía de ellos, era nula».[15] Más que un mazazo capaz de cortar en dos el avance alemán en el sur, el contraataque británico no pasó de ser un pequeño avance al sur de Arrás que perdió fuelle enseguida y permitió que las fuerzas de Rommel, junto con la debutante División SS-Totenkopf, se repusieran rápidamente, aislaran esta ciudad clave y siguieran su camino hacia el norte, hacia Béthune.

A pesar de todo, esto impresionó a los alemanes. Tal como le contó el general de división Rommel a su esposa Lucie, «unas



Imagen del soldado alemán que luchaba en Francia: rudo, bien armado y muy entrenado. Pero, en realidad, estas tropas Waffen-SS estaban poco entrenadas y no eran muy numerosas.

fuerzas blindadas muy poderosas» atacaron desde Arrás y «los cañones antitanque que desplegamos de inmediato resultaron demasiado ligeros para ser efectivos contra el fuerte blindaje de los tanques británicos».[16] No fue el único a quien el ataque impresionó. «Un momento crítico en el avance llegó justo cuando mis fuerzas alcanzaron el canal de la Mancha —escribió el mariscal Von Rundstedt, comandante del Grupo de Ejércitos A—. Fue a raíz de un contraataque británico que tuvo lugar al sur de Arrás el 21 de mayo. Por un momento, temimos que nuestras divisiones blindadas pudieran quedar bloqueadas antes de que las divisiones de infantería llegasen para ofrecer apoyo. Ninguno de los contraataques franceses representó una amenaza tan seria como este».[17]

El fracaso de este contraataque acabó con la última esperanza para los ejércitos aliados del norte. Las fuerzas belgas y francesas y la pequeña Fuerza Expedicionaria británica se encontraron acorraladas en una franja larga y cada vez más estrecha de Flandes, atestada no solo de tropas, camiones, tanques y piezas de

artillería, sino también de refugiados. Era un corredor de fracaso militar y sufrimiento civil.

Paul Reynaud se sentía como un hombre en una embarcación que al principio hacía aguas solo por un pequeño agujero, pero que ahora tenía tantos que, aunque no paraba de achicar frenéticamente, el barco seguía hundiéndose. Sin embargo, un hombre que se está ahogando, se aferra a la vida, por eso Reynaud seguía achicando agua.

Por fin Daladier fue apartado y el propio Reynaud asumió la cartera de Defensa y Guerra. Al mismo tiempo, se deshizo también de su *bête noir,* Gamelin, y puso en su lugar al general Weygand, al que ordenó regresar de Beirut. También fue llamado a Francia el mariscal Philippe Pétain, que, en ese momento, era embajador en España. Pétain estaba considerado uno de los grandes héroes de Francia y era conocido por todos los franceses vivos por haber liderado la resistencia y conseguido la victoria en Verdún, la más famosa y traumática batalla francesa de la Primera Guerra Mundial. «Todos lo tenían —escribió Reynaud— por un símbolo viviente de la victoria y el honor».[18] Reynaud confiaba en que estos dos hombres, con toda su experiencia, su autoridad y su determinación de no rendirse jamás, aportarían algo de la resolución y las agallas que tanta falta hacían.

Weygand llegó al Cuartel General en Montry el 19 de mayo e insistió en instalarse allí con su Estado Mayor. A pesar de su edad, era un torrente de energía. André Beaufre quedó encantado y sorprendido al ver al nuevo comandante en jefe bajar los escalones de cuatro en cuatro después de su primera y larga reunión informativa y salir a continuación a correr cien metros por el césped para desentumecerse. «La mañana que asumió el mando —señaló Beaufre—, cambió radicalmente el tono de las órdenes. El Alto Mando se convirtió en un generador de energía».[19]

Sin embargo, a pesar de su admirable vigor, extraordinario para un septuagenario, le llevó un tiempo asumir el mando, informarse, ver el frente (aunque se arriesgó a hacerlo en aeroplano en aras de la rapidez), reunir a sus comandantes y explicarles el nuevo plan. Una de sus primeras órdenes fue vaciar de refugiados las carreteras, excepto durante seis horas al día. Por increíble que parezca, a nadie se le había ocurrido algo así hasta entonces. Sin embargo, hasta el 21 de mayo, cuando los británicos estaban irrumpiendo hacia el sur desde Arrás, no pudo informar del curso



Refugiados belgas. Los comandantes aliados no se habían planteado cómo mover tropas o enviar mensajes urgentes por rutas atestadas de civiles. Fue un terrible fallo de previsión.

de acción que había decidido a los belgas, británicos y a sus propias fuerzas, en el Ayuntamiento de Ypres, reconstruido tras la Gran Guerra y otra vez a punto de volver a la línea de fuego. Era más que evidente lo que debía hacerse: había que frenar y aislar el ataque de los alemanes por el sur y restablecer un frente continuo. Desgraciadamente, esto debería haberse hecho hacía días. El plan de Weygand consistía en que los Ejércitos del Norte y los británicos atacaran hacia el sur, pero esto habría implicado que los belgas se hicieran cargo de la mayor parte del frente septentrional y cedieran al mismo tiempo gran parte de su propio territorio. En cualquier caso, ya era demasiado tarde. La mayor parte de las divisiones ya estaban ahora luchando por mantener un frente inestable. Los franceses habían estado demasiado agotados para unirse a los británicos en Arrás y ahora se encontraban todavía en peores condiciones. Se emitieron las órdenes: el ataque tendría lugar el 26 de mayo, y en los círculos más altos resurgió brevemente la esperanza, pero no había posibilidad de éxito. Los Panzer ya habían cortado la ruta principal británica de abastecimiento por

El Havre, lo que significaba que estos muy pronto se quedarían sin munición y sin raciones. No estaba claro cómo iban a participar en una ofensiva con algún tipo de resultado satisfactorio en semejantes circunstancias.

Lo que Ironside y Gort sí comprendieron con claridad en aquel momento fue que en Francia había acabado todo y que necesitaban sacar de allí tantos soldados como pudieran de la Fuerza Expedicionaria británica y llevarlos de vuelta a casa antes de que quedaran totalmente rodeados y aislados.

Entre los que se encontraban en ese momento en Francia para apoyar a los Panzer del Grupo A y atravesando el país galo a toda prisa se contaba el teniente Siegfried Knappe y su 24.º Batallón de Artillería. Como parte de las fuerzas de segunda oleada, habían hecho un recorrido largo y difícil desde Colonia siguiendo la trayectoria de la batalla y habían sido testigos de una mayor carnicería y destrucción a medida que se acercaban al combate. Knappe estaba impresionado por el número interminable de cráteres, edificios destruidos y restos hinchados y hediondos de ganado muerto. «Aprendí que el olor a carne podrida, a polvo, a pólvora quemada, a humo y a gasolina era el olor del combate», dejó escrito.[20] Como tantos soldados, la primera vez que vio cadáveres humanos quedó profundamente impactado. En su caso estos hombres eran soldados coloniales franceses con la boca y los ojos abiertos y los miembros dislocados. «Darme cuenta de que esto era lo que nos esperaba un día tras otro, hasta que la guerra terminara, fue algo terrible —escribió—. Pero nos habían adiestrado para combatir, y teníamos que aprender a aceptar que la muerte siempre estaba cerca».[21]

Hans von Luck estaba todavía en la vanguardia del avance de Rommel, aunque mientras seguían el canal de La Bassée en busca de un punto para atravesarlo, recibió un disparo en la mano. Su pistola saltó por los aires, lo hirieron en varios dedos y sangró profusamente. A pesar de que la herida era aparatosa, no era tan grave y, poco después, con el brazo en cabestrillo y la mano vendada, volvió con sus hombres.

Puede que los hombres de Rommel todavía participaran activamente en el combate, pero las divisiones Panzer que habían llegado a la costa se habían visto obligadas a detenerse mientras esperaban instrucciones. Finalmente, el 21 de mayo recibieron órdenes de seguir hacia el norte, para gran alivio del general Gu-

derian. Por delante tenían los puertos sobre el canal de Boulogne, Calais y Dunquerque. Más allá, estaba el Grupo B.

Tres días después, las guarniciones británicas de Boulogne y Calais aún resistían, aunque a duras penas. En ese momento, a las 11.45, Guderian recibió una orden urgente del propio Hitler: debía detenerse a lo largo de una línea que pasaba por el noreste de Arrás e iba hasta Gravelinas, inmediatamente al sur de Dunquerque. Guderian se quedó atónito. No podían perder el impulso; un día más y cerrarían el círculo por completo.

Lo mismo le ocurrió al general Halder, que ya había revocado una orden similar de Von Rundstedt, al ver claro que, en esas circunstancias, era una decisión equivocada. Von Rundstedt había remitido esta cuestión ante el OKW, que, a su vez, informó a Hitler. Este apoyó la decisión original de hacer un alto y desautorizó a Halder y a Brauchitsch, el comandante en jefe del Ejército.

En Berlín, el general Walter Warlimont se había enterado de la noticia a través del Ejército y se quedó igual de anonadado. Le parecía totalmente incomprensible. Warlimont se dirigió de inmediato a ver a Jodl para averiguar qué diablos ocurría, y se enteró de que Keitel y Hitler coincidían en que la región costera de Flandes era demasiado pantanosa para los tanques. Asimismo, Göring les había asegurado que su Luftwaffe podía completar el cerco por sí sola. «Tal y como estaban las cosas —anotó Warlimont—, pronto se hizo evidente que era totalmente inútil insistir en que yo había pasado muchas vacaciones en la costa belga en los años anteriores a la guerra y que, por lo tanto, sabía por experiencia personal que en Flandes el terreno se había modificado considerablemente desde 1918».[22] También expresó sus dudas sobre los alardes de Göring, pero tampoco eso sirvió de nada.

En todo caso, la inteligencia británica interceptó los detalles de la orden y los transmitió al Cuartel General de Gort. Este, que no era un intelectual pero no vacilaba cuando había que tomar decisiones duras, tomó en este momento una de las más difíciles: era el momento de intentar llevar de vuelta a casa a la Fuerza Expedicionaria británica.

Capítulo 23

La hora más oscura de Gran Bretaña

En abril del año anterior, el presidente Roosevelt había conseguido que el Congreso aprobara finalmente la Ley de Reorganización Administrativa tras dos años de disputas. Por su nombre, parecía una pieza anodina de burocracia gubernamental, pero en realidad se trataba de algo mucho más radical. Con esta ley, muchos de los organismos y agencias que previamente estaban bajo la supervisión del Congreso pasaron a estar subordinados a la autoridad de la Oficina Ejecutiva del presidente, de reciente creación. Entre las organizaciones que pasaron a estar bajo el control de la Casa Blanca estaban la Junta de Municiones Conjunta del Ejército y la Marina, los jefes del Estado Mayor Conjunto, la Oficina del Presupuesto y la Junta Nacional de Planificación de Recursos. La ley también incluía la Oficina de Gestión de Emergencias (OEM por sus siglas en inglés), que permitía al presidente crear un organismo nuevo y especial que se ocupara de la defensa o cualquier otra emergencia bajo su autoridad directa.

La importancia de esta ley no se hizo sentir de inmediato, pero el hecho era que el Congreso había otorgado al presidente unos enormes poderes para liderar al país sin consultar ni con su administración ni con el Congreso. En otras palabras, podía elegir a personas específicas para realizar tareas concretas relacionadas con el país sin que nadie cuestionara sus decisiones. Esto no era precisamente muy democrático, pero no solo se ajustaba al estilo de liderazgo y gestión de Roosevelt, sino que además aseguraba una forma más centrada y menos controvertida de conseguir el propósito de rearmar a Estados Unidos.

Durante más de un año tras la aprobación de la ley, Roosevelt no convocó a la Oficina de Gestión de Emergencias, pero sí lo hizo ese 25 de mayo. Su plan era usarla como centro para otra organización, nada menos que la Comisión Nacional Asesora de

la Defensa (NDAC por sus siglas en inglés). Su idea era reunir no a políticos sino, como había sugerido el general Marshall, a un grupo de industriales y hombres de negocios que pudieran asesorar sobre la mejor manera de conseguir que las fuerzas armadas y las defensas de Estados Unidos crecieran rápida y masivamente.

Pero ¿quiénes eran las personas indicadas para este nuevo comité asesor? Roosevelt había consultado con Bernard Baruch, un financiero de gran éxito que durante mucho tiempo había sido asesor político del presidente Wilson y del propio Roosevelt. Durante la Gran Guerra, Baruch había presidido con mucho éxito la Junta de Industrias Bélicas. A sus setenta años, le gustaba más la idea de desempeñar el papel de viejo estadista y sabio consejero que la de asumir un puesto activo, pero como el entusiasta intervencionista que era, se mostró encantado de sugerir nombres al presidente.

En realidad, solo propuso un nombre. «En primer lugar, Knudsen —le dijo a Roosevelt—; en segundo, Knudsen; y en tercero, Knudsen».

Bill Knudsen era el presidente de la General Motors, un gigante de la industria automotriz. Físicamente, también era bastante grande, con su metro noventa y cinco de estatura, sus anchos hombros, una mata de pelo gris prolijamente peinado y bigote a juego. Era moderado, de expresión bondadosa, de sólidos principios morales y honorable, pero también un hombre de negocios duro, decidido y brillante, y un magnífico ingeniero.

Había nacido en Dinamarca en 1879 y, en 1900, a la edad de veinte años, había emigrado a Nueva York, donde había trabajado primero en la construcción de barcos, y después reparando locomotoras, antes de conseguir un trabajo en una fábrica de bicicletas en Búfalo, con John R. Keim. Sin embargo, Keim estaba pasándose a la fabricación de locomotoras de vapor, de modo que Knudsen empezó a construirlas y, en el ínterin, aprendió la importancia de las fresadoras y cómo fabricarlas.

Se daba el nombre de fresadora a una máquina capaz de cortar metal en formas idénticas. Podía realizar distintas funciones, ya fuera perforar agujeros y formas, girar como un torno, amolar, cortar o presionar. Las fresadoras podían perforar bloques de metal y convertirlos en bloques de motor, hacer girar y estampar pistones y presionar planchas de metal para convertirlas en puertas de coches, por ejemplo. Claro que antes había que fabricar las

fresadoras y eso era increíblemente complicado, llevaba tiempo y, además, se hacía por encargo, por lo que eran muy costosas. Pero una vez hechas, como Bill Knudsen comprendió durante la temporada que trabajó con Keim, estas complejas herramientas fabricadas a medida permitían producir en masa. De hecho, fueron el pilar de la producción en cadena y, luego, de la industria bélica. Esto hizo que los fabricantes de fresadoras, una especie escasa y muy especializada, fueran los artífices de la era mecánica.

Mientras trabajaba para Keim, Knudsen creó un nuevo tipo de aleación, puso en marcha una línea de montaje y fabricó cajas de diferenciales de acero para la floreciente fábrica de automóviles de Ford en Detroit. Más tarde, Ford compró la fábrica de Keim y Knudsen recibió el encargo de acelerar la producción. El danés llegó a la conclusión de que la clave de la producción en cadena no era la velocidad en sí misma, sino más bien la creación de una secuencia continua y lineal que consiguiera que cada pieza encajase con precisión donde y cuando se necesitara. «Todo depende —dijo— de la secuencia de una operación y del flujo del material».[1] Los costes podían mantenerse bajos no abaratando los costes de los materiales, sino mediante una economía de escala y la reducción del número y la complejidad de las partes. La simplicidad, tanto de las piezas como de la construcción, era clave. Cuanto menor era la complejidad de las partes, más fácil era su producción y menor el coste. Y cuanto menor era el coste, mayor era la demanda del producto final.

Otro elemento igual de importante era la precisión: las diferentes partes debían ser idénticas entre sí. Knudsen prohibió el uso de limas y martillos; si una parte no encajaba, tenía que devolverse. «La precisión —dijo— es la única recta en la producción».[2]

Estos factores fueron los que consiguieron que el Ford T fuera el primer coche producido en cadena en la era de las máquinas. Hasta entonces, los automóviles habían sido un artículo de lujo para unos pocos privilegiados. El Modelo T puso los coches al alcance del ciudadano común. Lo que Knudsen consiguió para Ford fue la creación de una línea simple de producción, una línea susceptible de ser replicada sin dificultad. Fabricar un coche Ford no requería un número enorme de trabajadores cualificados, sino hombres que ensamblaran las piezas de una manera sencilla y eficiente. Esto suponía que abrir fábricas filiales era algo sencillo —una fábrica era igual a otra— y todas se basaban en el princi-

pio de montar primero la maquinaria, luego deducir el flujo de los materiales y construir la fábrica alrededor de ambas cosas. En 1916, Ford tenía nada menos que veintiocho fábricas filiales.

Sin embargo, Knudsen y Henry Ford empezaron a discrepar por la insistencia continua del patriarca en que un modelo de coche era suficiente. El danés creía que la forma de vender más coches no pasaba por la producción en serie del mismo modelo de automóvil, sino por hacer que los estadounidenses se sintieran insatisfechos con su coche actual y quisieran otro mejor. En 1921, dejó la Ford y se pasó a la General Motors, una compañía en horas bajas que había comprado muchas empresas más pequeñas como Buick, Pontiac, Oakland y Chevrolet. A Knudsen lo llamaron para salvar a Chevrolet, casi acabado como fabricante de automóviles. Y eso fue lo que hizo. Aplicando los principios de la línea de montaje, creó lo que se denominó una «producción en cadena flexible»; es decir, una línea que permitiese modificaciones y cambios con facilidad. Knudsen consiguió esto descartando las fresadoras que tenían una sola finalidad e introduciendo otras nuevas susceptibles de ser adaptadas para la producción de diferentes formas y diseños. El Ford T se vendía trece veces más que los Chevrolet, pero en 1926 Chevrolet redujo esta ventaja a una diferencia de dos a uno. El Chevy de 1927 incluso superó esta cifra, con ventas por encima del millón de coches y obligó a Ford a abandonar finalmente el Modelo T.

Año tras año aparecieron Chevy más grandes, mejores, más rápidos y más cómodos y, en 1931, Chevrolet finalmente superó a Ford en ventas. Knudsen había demostrado que era posible introducir nuevos productos en respuesta a la nueva tecnología o a una demanda cambiante, sin interrumpir por ello el flujo de producción. En 1937, Knudsen se convirtió en el presidente de la General Motors, el mayor fabricante de coches del mundo. La cuestión era que los principios que había aplicado a la producción de automóviles podían aplicarse con la misma facilidad a la producción de tanques y aviones, como bien sabía Bernard Baruch, y por eso le había recomendado a Roosevelt que llamara a Bill Knudsen sin demora.

Como era de esperar, Roosevelt llamó por teléfono a Knudsen a su despacho de la General Motors y lo invitó a reunirse con él en Washington el miércoles 29 de mayo. En la Casa Blanca lo recibió Harry Hopkins, quien le dijo en tono bajo y cómplice:

—Señor Knudsen, el presidente me ha pedido que le dijera que no podemos pagarle nada, y quiere que se tome usted una excedencia en su empresa.[3]

—No espero una nómina —respondió Knudsen.

Él consideraba que Estados Unidos lo había tratado bien, tenía suficiente dinero en el banco y estaba más que dispuesto a dejar la General Motors para ayudar en lo que pudiera a su país adoptivo.

En la reunión que tuvo lugar a continuación, Knudsen conoció a las otras seis personas que Roosevelt había reunido, cada una de las cuales tenía un papel que desempeñar. Entre ellos se encontraban, por ejemplo, Edward R. Stettinius Jr., el presidente de la Steel Corporation, que se encargaría de mantener un flujo constante de materia prima, y Sidney Hillman, presidente de Amalgamated Clothing Workers of America, quien habría de dirigir una división de formación de aprendices para labores civiles, desde personal de tierra aeroportuario hasta cocineros de campo. Entre los demás se encontraban Chester C. Davis, el comisionado de Defensa para Agricultura y un administrador sumamente capaz, cuya misión sería garantizar que no hubiese conflicto entre las políticas agrícolas y de defensa, y Ralph Budd, presidente de Chicago Burlington & Quincy Railroad, quien se encargaría de asesorar sobre todos los problemas de transporte y de prevenir los cuellos de botella. La tarea de Knudsen consistía en gestionar y asesorar sobre todos los aspectos de la fabricación industrial de tanques, aviones, motores, uniformes y demás material clave para la guerra. Solo él, Stettinius y Hillman se dedicarían a tiempo completo a su labor.

Roosevelt había constituido la Comisión Asesora de Defensa Nacional para impulsar la movilización industrial sin interferencias del Congreso, los políticos ni la burocracia, pero durante esa primera reunión quedó claro que no se sabía todavía cómo tenía que funcionar. Sin embargo, esto no tenía nada de sorprendente, ya que hacía apenas unos días que el presidente había decidido su formación. Cuando Knudsen preguntó quién sería el máximo responsable, el presidente respondió entre risas: «Supongo que yo». Después de exponer a grandes rasgos sus ideas, la reunión terminó con la promesa de que volverían a reunirse quince días después. Calificar a la comisión de «asesora», empero, no era muy exacto. Roosevelt no quería que estos hombres asesoraran; lo que

quería de ellos —en especial de Knudsen, Stettinius y Hillman— era que dirigieran sus respectivas nuevas divisiones, o departamentos, dentro del comité. El problema era que la autoridad que tenían para hacerlo no estaba muy definida.

Knudsen salió de la reunión y volvió a Detroit para dedicar su último fin de semana allí a pensar larga y detenidamente sobre lo que habían pedido y sobre cómo iba a hacerlo.

En Francia, René de Chambrun había vuelto al Cuartel General de Oficiales del Cuerpo de Enlace, cerca de Hazebrouck, en la mañana del 26 de mayo, e informó a su jefe, el coronel De Cardes. Estaban totalmente rodeados.

—Debe tratar de llegar a París —le dijo De Cardes—. Sé que no será nada fácil, pero estos documentos no deben caer en manos del enemigo y quiero que lleguen a nuestro cuartel general lo antes posible.[4]

Le explicó que la única manera de llegar allí era ir en barco a Inglaterra desde Dunquerque y volar desde allí a París. Después de escribir apresuradamente una nota para su esposa, le dio a Chambrun la pila de documentos y le dijo que no debía perder tiempo.

Chambrun se dirigió rápidamente al cuartel general del general Blanchard, que estaba cerca, y encontró un chófer preparado para llevarlo a Dunquerque. Salieron inmediatamente, esquivando a los Stuka que merodeaban a lo largo de todo el camino.

Mientras tanto, el 6.º Batallón de los Green Howards también se dirigía a Dunquerque. El soldado raso Bill Cheall no estaba contento. Tenía hambre, daba la impresión de que nadie sabía qué diablos sucedía y carecían de armas y munición suficientes. Sentía que él y sus camaradas lo habían pasado muy mal desde su llegada en marzo. Tras reunirse con su batallón del Ejército Territorial, el 6.º Batallón de los Green Howards, justo antes del estallido de la guerra, les habían dado, siendo Ejército Territorial y no Ejército Regular, una instrucción muy básica; no habían practicado con armas reales ni habían recibido una formación táctica. La intención era que los soldados completaran su formación a medida que el ejército creciera. Cuando los enviaron a Francia, era un batallón de trabajo, y a Cheall no le había entusiasmado la primera tarea que les habían encomendado: la construcción de unas letrinas. Cheall se sintió aliviado cuando el comandante de

su compañía, el comandante Petch, le pidió que fuera su asistente. «Estaba un poco quemado con tanto trabajo que nada tenía de militar —admitió Cheall—, de modo que acepté».[5]

Entonces, de repente, en pleno ataque alemán, se les ordenó avanzar, y el 22 de mayo defendían un trozo del frente a lo largo del río Scarpe, al este de Arrás, todavía armados tan solo con sus rifles y ya en servicio activo, sin haber recibido la prometida instrucción de combate. No llevaban allí mucho tiempo cuando les ordenaron marchar hacia el noroeste. Después de ser bombardeados en la cresta de Vimy, donde una generación antes británicos, franceses y canadienses habían luchado contra los alemanes, marcharon a pie y en camiones hasta la costa. Una vez allí, tomaron nuevas posiciones a lo largo del río Aa, en los alrededores de Gravelinas, la mañana del 23 de mayo. No habían pegado ojo en dos días y los tenían a media ración, por lo que tenían un hambre feroz. Pronto se encontraron en pleno combate, disparando a los Panzer alemanes con fusiles antitanque Boys que no habían usado jamás. Allí perdieron a «algunos buenos chicos», pero hay que decir en su favor que repelieron a los atacantes.[6]

Entonces llegó la orden de evacuar su posición en torno a Gravelinas y replegarse hasta la ciudad de Bergues, situada a unos cuantos kilómetros de Dunquerque. Pronto recibieron una contraorden y los enviaron a Haeghe Meulen, unos pocos kilómetros al este de Bergues. Allí deberían proteger el perímetro en torno a Dunquerque mientras el resto de la Fuerza Expedicionaria británica se retiraba hacia el puerto. A pesar de haber recibido mejores armas y munición en abundancia, Cheall y sus camaradas eran plenamente conscientes de lo mal preparados que estaban. «No obstante, estábamos decididos a darlo todo —escribió— y a demostrar a los alemanes que aquello no iba a ser un paseo».[7]

También se batía en retirada el capitán Barlone y su Compañía de Transporte a Caballo, adjunta a la 2.ª División de África del Norte. No había noticias, ni periódicos ni telégrafo, pero sí una profusión de rumores, y uno de ellos acababa de confirmarse: los alemanes habían llegado a la costa del canal de la Mancha. «O sea, que estamos rodeados —anotó en su diario—. ¡Es increíble!».[8] Dos días después, recibieron órdenes de retirarse hacia Dunquerque y recorrieron entre treinta y cuarenta kilómetros en mitad de la noche. Al parecer, todos estaban retrocediendo, incluidos el teniente Norman Field y el 2.º Batallón de Fusileros



La BEF retirándose hacia la costa del canal, a finales de mayo de 1940. Muchos recibieron la orden de volver antes de que hubieran disparado un solo tiro.

Reales. Llevaban en Francia desde el otoño anterior, pero su división, el 4.º Batallón de Infantería, que también formaba parte del III Cuerpo, había estado en reserva durante el movimiento de la Fuerza Expedicionaria británica hacia la Línea Dyle y tenía su base en Mouvaux, entre Lille y Tourcoing. Aparte de disparar al azar a algún avión, casi no habían visto acción, pero formaban parte de la línea británica del norte que mantenía a raya al 6.º Ejército alemán. Al parecer, Norman no tenía mucha idea de lo que sucedía. «Tendríamos algunas escaramuzas con los alemanes antes de que nos ordenaran retirarnos de nuevo —dijo—. Todo era muy peculiar y aterrador. Nunca sabíamos qué nos depararía el día siguiente».[9]

Tampoco lo sabía el general Gort, aunque había advertido al Gobierno que era probable que la mayor parte de la BEF y su equipamiento se quedase en Francia a pesar de la orden de evacuación. De hecho, los escuadrones de la RAF ya llevaban días de vuelta en Londres, los habían reemplazado escuadrones que volaban desde Reino Unido, mientras que las «bocas inútiles» —los heridos, enfermos y todas las tropas no combatientes— ya habían sido evacuadas a través de los puertos del canal de la Mancha el

19 de mayo, el mismo día que se había advertido al director de Operaciones Militares y Planes de la Oficina de Guerra de que debían empezar a pensar en la evacuación. Tres días después, estaban en marcha más preparativos avanzados en el Almirantazgo para lo que habría de llamarse Operación Dinamo.

La evacuación de Boulogne tuvo lugar el 23 de mayo. Uno de los que volvían a Inglaterra por el puerto era el jefe de escuadrón George Darley; gran parte del Componente Aéreo se dirigía a casa y puesto que no le fue posible ni por asomo mantener en funcionamiento la Sala de Operaciones, había recibido instrucciones de volver. Boulogne se rindió dos días más tarde; Calais siguió resistiendo, pero estaba claro que el puerto —todavía en manos británicas— no tardaría demasiado en rendirse también. Eso significaba que solo quedaba Dunquerque, desde donde se efectuaría la evacuación de la BEF, o de lo poco que pudiera salvarse de ella. Con la cooperación del general Blanchard, comandante del Primer Ejército francés, que al parecer aceptó estoicamente lo inevitable, Gort elaboró un plan que todos aceptaron. La noche del 26 al 27 de mayo, los cuerpos británicos I y II dejarían una retaguardia y, a continuación, se replegarían hacia el corredor principal central. Los hombres de Blanchard se extenderían por la línea. La noche siguiente, el grueso de la BEF volvería a replegarse, tras otra línea fluvial. La idea era combatir de día y retroceder por la noche. En el ínterin, se prepararía un perímetro siete kilómetros y medio tierra adentro siguiendo un canal que llegaba a Nieuport, diecinueve kilómetros hacia el este. Allí se estaban preparando Bill Cheall y sus camaradas. No había bastantes hombres para mantener una línea continua a lo largo del flanco meridional, de modo que, en lugar de eso, las tropas defenderían los puntos elevados, los pueblos y las ciudades. La idea era que con esto se mantendría ocupados a los alemanes a lo largo del flanco sur del corredor durante bastante tiempo como para permitir que el grueso de la BEF, tanto hombres como maquinaria, llegaran a Dunquerque. Sin embargo, nadie, ni siquiera Gort, era muy optimista con respecto a las posibilidades de éxito de la Operación Dinamo.

El sábado 25 de mayo, Edward Spears voló en un bombardero Bristol Blenheim en dirección a París como enviado especial de Churchill. Iba a actuar como oficial de enlace con Paul Reynaud y, mientras sobrevolaba Normandía esa perfecta mañana de co-

mienzos de verano, pensó que nunca la había visto más encantadora ni más somnolienta. Tras llegar sin problemas a París, se dirigió de inmediato al Quai d'Orsay, se entrevistó con Reynaud y, a continuación, fue conducido a su estudio para reunirse con otros miembros del Comité de Guerra, incluido el nuevo comandante en jefe, el general Weygand, el almirante Darlan y el propio mariscal de Francia, Pétain.

A lo largo de sus conversaciones, Spears no tuvo en ningún momento la impresión de que todo estuviese perdido; era evidente que los Ejércitos del Norte estaban en una situación desesperada, pero la idea de que toda Francia estuviera a punto de caer le parecía muy remota. Entonces fueron interrumpidos por un oficial del Cuartel General del Grupo de Ejércitos de Blanchard. Spears escuchó con creciente estupor mientras el comandante Fauvelle desgranaba su informe. «Cuando me di cuenta de que su catastrófico derrotismo parecía, al menos en cierta medida, que era reconocido como el reflejo de la situación real, sentí que una mano helada convertía mi corazón en piedra. A lo largo de mi vida he visto a hombres derrotados, pero nunca he visto a uno que se disolviera; quiero decir, que se hallara en tal estado que solo quedaba recogerlo con una cuchara o una fregona».[10]

Spears escuchó, estupefacto, cómo Weygand y Fauvelle seguían hablando de la situación, hasta que, exasperado, Weygand alzó las manos y dijo: «¡Esta guerra es una locura absoluta! ¡Hemos ido a la guerra con un ejército de 1918 para combatir contra un ejército alemán de 1939!».

Las discusiones continuaron. Se acordó una nueva cadena de mando. También se aceptó que ya no había posibilidad de salvar a los Ejércitos del Norte desde el sur. Estaban condenados. Sin embargo, Weygand abogaba por seguir luchando, pasara lo que pasase. Antes de marcharse, sin embargo, Spears preguntó por qué diablos no se había hecho nada para impedir que las columnas de blindados alemanes entraran en Francia y arrasasen con todo a su paso. Preguntó por qué no se habían organizado bloqueos de carreteras, colocando cañones de 75 mm en los camiones. Bastaba con ordenar a los civiles que informasen por teléfono con antelación sobre el destino de esas columnas para hacer esos preparativos. Podrían haberse volado puentes. ¿Tan difícil era?

—Es una idea muy interesante —respondió Weygand—. La tendré en cuenta.

El lunes 27 de mayo sería uno de los días más peligrosos de toda la historia de Gran Bretaña. La noche anterior, tras un día de plegaria nacional en el país convocado por el rey Jorge VI, se puso en marcha la Operación Dinamo, bajo el mando del vicealmirante Bertram Ramsay desde Dover. Se solicitó la participación de buques y embarcaciones auxiliares, transbordadores y una multitud de «pequeñas embarcaciones» —pequeños barcos privados— para llevar a cabo la peligrosa evacuación. Debido a las minas, la ruta también fue mucho más larga de lo que habría sido normalmente.

Sin embargo, lo más preocupante de ese día no eran los peligros de la evacuación, sino la posibilidad de que se produjera una división potencialmente catastrófica en el Gabinete de Guerra, una que podría obligar a Gran Bretaña a capitular.

Durante la primera reunión del Gabinete del día anterior, lord Halifax, el político más respetado de Gran Bretaña y ministro de Asuntos Exteriores del país, un hombre cuyo nombre era sinónimo de sentido común y pragmatismo, no solo había aceptado que los nazis eran ahora militarmente imbatibles, sino también afirmado que Gran Bretaña debería, a través de mediadores italianos, explorar las posibilidades de negociar la paz.

Winston Churchill, el nuevo primer ministro, cuyo criterio se ponía constantemente en tela de juicio y que, para muchos, era poco más que un viejo borracho y romántico, consideraba que algo así representaba un suicidio. Insistía en que Gran Bretaña jamás debería aceptar que los nazis dominaran Europa; que Gran Bretaña, y su imperio y sus dominios, no debían plantearse ni tan siquiera la posibilidad de negociar, porque hacerlo significaría inevitablemente acceder a condiciones que afectarían a su libertad y su independencia, lo cual, en su opinión, era totalmente inaceptable.

La cuestión no se resolvió en ese momento, porque tuvieron que acudir al servicio de la plegaria nacional en la abadía de Westminster, seguido de una visita de Paul Reynaud. Ese domingo, en la siguiente reunión del Gabinete, Halifax había presionado mucho más, incapaz de entender qué mal podía haber en hacer algunos tanteos. Churchill respondió que incluso algo así, dar a los alemanes el más mínimo indicio de que había una posibilidad de negociar, sería una señal catastrófica de debilidad que enviaría un mensaje terrible a todo el mundo. Los dos se enzarzaron en una discusión acalorada, mientras los otros tres escuchaban sin

añadir demasiado. Churchill tenía muy claro que, si se ponían del lado de Halifax, tendría que aceptar su decisión o presentar su dimisión, lo cual venía a ser lo mismo. «*Herr* Hitler tiene el látigo por la mano —les dijo Churchill—. Lo único que podemos hacer es demostrarle que no puede conquistar este país».[11]

Lejos de dar con una solución, Churchill puso fin a la reunión de ese día con el vago acuerdo de que Halifax buscaría formas de aproximarse a los italianos, pero, evidentemente, Churchill no tenía la menor intención de permitir que semejante cosa ocurriera. Pero se había hecho tarde y necesitaban tener la cabeza más despejada para poder pensar con lucidez. No obstante, a la mañana siguiente había que acabar con la propuesta de Halifax de una vez por todas. Más tarde, después de cenar con Anthony Eden, su nuevo ministro de la Guerra, confesó que sufría una enorme ansiedad.

Amaneció, pues, el lunes 27 de mayo. Por irónico que resulte, la batalla que decidiría el futuro de Gran Bretaña se libraría en Whitehall, y no en Flandes. Churchill se dio cuenta de que la figura clave era Chamberlain. Los dos nuevos hombres del laborismo, Attlee y Greenwood, carecían de la influencia necesaria para decidir esta cuestión, pero el ex primer ministro sí la tenía. Naturalmente, lo más probable era que Chamberlain se pusiera del lado de Halifax. Además, Chamberlain no se encontraba nada bien, pues tenía cáncer, aunque todavía no se lo habían diagnosticado, pero había trabajado leal e incansablemente para su sucesor desde que lo habían forzado a dimitir.

La cuestión de enviar emisarios de paz no se planteó hasta la reunión del Gabinete de esa tarde. Halifax había redactado una carta a Mussolini, que procedió a leerles. Cuando Churchill volvió a insistir en los peligros de seguir por esa vía, Halifax, normalmente muy tranquilo y mesurado, perdió los estribos. No podía entender qué daño había en intentarlo. La discusión prosiguió, y Halifax amenazó en un momento con dimitir, lo cual muy probablemente supondría la caída del Gobierno en el peor momento posible. Salió al jardín del n.º 10 de Downing Street hecho un basilisco seguido de Churchill, que hizo todo lo posible por calmarlo.

Más tarde, llegó la noticia de que Bélgica se había rendido. Era algo inevitable, pero eso dejaba una brecha enorme en la línea que amenazaba la retirada de la BEF. En la última reunión del Gabinete de Guerra de ese día se habló de las implicaciones

de esta mala noticia. Menos de 8 000 soldados de la BEF —que contaba con alrededor de medio millón de hombres en Francia— habían sido evacuados en ese primer día. Gran Bretaña se encontraba ahora al borde del abismo.

Esa noche, el teniente Norman Field, como responsable administrativo del batallón, participaba activamente en hacer retroceder de nuevo a su batallón. Esa vez los guio hasta detrás del río Lys. Los vehículos llegaron en medio de la lluvia alrededor de las once de la noche y, entonces, el traslado se puso en marcha. Mientras tanto, la 3.ª División, al final de la línea del II Cuerpo, tuvo que colocarse detrás de las Divisiones 4.ª y 5.ª y cubrir el hueco dejado por los belgas en el flanco izquierdo del cuerpo. Eso significaba trasladar a la totalidad de la división a lo largo de unos ochenta kilómetros. Pero, bajo la cuidadosa dirección de su comandante, el general Bernard Montgomery, lo consiguieron y por la mañana ya defendían sus nuevas posiciones. Desde el punto de vista operativo, fue todo un gran logro que dio a la BEF un pequeño pero crucial respiro.

En Londres, Churchill y Chamberlain hablaron de hombre a hombre, y se habían manifestado lealtad mutua. Churchill era consciente de que Chamberlain en ningún momento había hablado a favor de la opinión de Halifax y tenía la impresión de que ahora contaba con el crucial apoyo que necesitaba. Más tarde, el primer ministro se dirigió al Gabinete y les dijo que, a pesar de la terrible noticia llegada de Francia y a pesar de que, sin duda, los alemanes pronto dirigirían su atención hacia Gran Bretaña y tratarían de invadirlos, una operación semejante les resultaría muy complicada, y para Gran Bretaña sería mucho mejor hacerles frente y seguir luchando. Esto contó con la aprobación de todos; no se oyó ninguna voz disidente.

Con el respaldo de Chamberlain y también del Consejo de Ministros en su totalidad, en la siguiente reunión del Gabinete de Guerra esa noche, Churchill descartó sin miramientos todo intento de conversaciones de paz. No se negociaría en absoluto. Halifax, vencido, no planteó más objeciones. La crisis estaba resuelta y no volvería a hablarse de ello.

Gran Bretaña seguiría luchando.

Capítulo 24

La escapada

Desde el momento en que Churchill ganó su batalla personal contra Halifax, la suerte de Gran Bretaña experimentó una perceptible mejora. No había forma de escapar de la magnitud de la derrota en Francia, pero, aunque Hitler levantó la orden de detenerse a sus tropas el 26 de mayo, la paulatina retirada de la BEF al perímetro de Dunquerque había funcionado y el perímetro en sí resistía. La tierra en derredor estaba completamente seca, pero era tan llana como una tabla y eso hacía que se viera venir a los Panzer desde kilómetros de distancia. Además, la zona estaba surcada por canales y acequias que los tanques no podían atravesar. El 30 de mayo, toda la BEF ya estaba dentro del perímetro y se habían volado todos los puentes. Los alemanes descubrieron lo difícil y lento que era lograr la rendición de un enemigo bien atrincherado y decidido a resistir.

Entre los que luchaban por resistir estaban Bill Cheall y sus camaradas del 6.º Batallón de los Green Howards. Bill notaba que los hombres tenían la moral alta después de haberle dado un buen repaso al enemigo en Gravelinas y, en cuanto a él, tenía fe en sus oficiales. El 29 de mayo, cuando la Guardia Galesa estaba a punto de relevarlos y ocupar sus posiciones, fueron atacados. Un pelotón casi al completo de la Compañía D fue masacrado. Sin embargo, el ataque se repelió con éxito y se ordenó a los hombres que se dirigieran directamente hacia las playas.

A medida que se acercaban a ellas, el grado de destrucción era mayor. Sobre la ciudad se cernía un enorme manto de humo negro proveniente de los depósitos de petróleo, que habían sido bombardeados. También había vehículos ardiendo y miles más abandonados, y cadáveres, tanto de soldados como de civiles, a los que nadie había dado sepultura. El ganado muerto yacía hinchado, mientras jaurías de perros asilvestrados buscaban afanosamente algo de comida. Por encima de todo esto, más allá

de la humareda, se oía el ruido de los aviones, mientras que, en derredor, el atronador ruido de los cañones y el traqueteo de las ametralladoras inundaba los oídos de los presentes.

Llegaron al paseo marítimo de Bray-Dunes, caminaron hasta las dunas y bajaron a la playa. Les habían dicho que se congregaran en el punto de reunión de la 23.ª División, pero no lo encontraron y, de repente, nadie sabía qué hacer, de modo que se quedaron por allí, esperando, hasta que se hizo de noche. A la mañana siguiente, finalmente recibieron instrucciones de dirigirse a Dunquerque, que se encontraba a unos cuantos kilómetros por la costa. Mientras avanzaban, un caza alemán pasó volando bajo y disparó sus ametralladoras. Ellos dispararon sus rifles, pero no tuvieron éxito.

Por fin llegaron al espigón este, un estrecho muelle de madera que no había sido alcanzado por los alemanes y quedaba directamente bajo la humareda. En un principio, pensaron que no sería lo bastante resistente como para que los barcos atracaran, pero, a primera hora del día 28, amarraron un destructor con éxito y, desde ese momento, lo usaron constantemente. Como resultado, la cantidad de hombres evacuados aumentó dramáticamente. Una bomba alcanzó el muelle, pero no había explotado y simplemente lo había atravesado. Se colocaron tablones para cubrir el agujero. Fue otro golpe de suerte. Finalmente, Cheall subió a bordo de un *ferry* llamado *The Lady of the Mann*. Aproximadamente a las seis de la mañana del 31 de mayo, el barco soltó amarras y puso rumbo a Inglaterra.

También intentaban escapar miles de soldados franceses, entre ellos el capitán Barlone. El 29 de mayo había perdido contacto con el cuartel general de su división, pero todavía lo mantenía con algunas de las unidades de combate. El 13.er Batallón de Rifleros seguía combatiendo, pero le quedaban solo quinientos hombres y la mayor parte de los oficiales había muerto. Algo similar le había ocurrido al 22.º Batallón de Rifleros, pero Barlone estaba impresionado por la forma en que los suboficiales mantenían unidos a los hombres. A pesar del inmenso atasco, del fuego de artillería y de que el propio Barlone recibió la coz de un caballo, siguieron avanzando lentamente hacia Dunquerque. «A cierta distancia, vimos a un soldado que parecía estar tranquilamente sentado en la carretera, recostado en su mochila —escribió—. Al pobre diablo le habían volado la mitad de la cabeza; era un cuerpo rematado con un espantoso amasijo de carne».[1]

Llegaron a Bray-Dunes e hicieron un recuento: apenas quedaban mil doscientos cincuenta hombres. «Esto es todo lo que queda de nuestra magnífica división de dieciocho mil hombres de África del Norte —escribió—. El resto: muertos, heridos, prisioneros, desaparecidos».[2] Se encaminaron a la ciudad y se refugiaron en edificios bombardeados mientras, a su alrededor, caían más y más proyectiles alemanes. Después, alrededor de las nueve de la noche, recibieron órdenes de dirigirse al muelle. El aire estaba cargado de humo y, sobre sus cabezas, los aviones volaban en círculos. Las bombas empezaron a caer. Todos se echaron cuerpo a tierra; luego, se levantaron, se sacudieron el polvo y siguieron adelante. Aunque cuatro de los hombres de Barlone fallecieron y otros resultaron heridos, parecía que todavía no estaban listos para embarcar, de modo que buscaron refugio en las dunas hasta que a las tres de la madrugada volvieron a llamarlos. Era 31 de mayo. Subieron a dos barcos, el *Keremah* y el *Hebe;* Barlone iba en este último. A mediodía de ese mismo día, 165 000 hombres habían sido evacuados con éxito. Eran ya muchos más de lo que se había previsto unos días antes.

Norman Field y el 2.º Batallón de Fusileros Reales estaban entre los que seguían defendiendo el perímetro. Sus posiciones esta-



Soldados franceses yacen donde fueron abatidos.

ban en el extremo oriental, justo al oeste de Nieuport. No había señales de tropas enemigas, pero el bombardeo era cada vez más intenso. En un momento dado, uno de los hombres más populares del batallón, el capitán Malcolm Blair, que había desaparecido, se presentó junto con algunos otros. Esto les dio a todos una dosis de moral que les vino muy bien. No obstante, unas horas más tarde, Blair falleció, alcanzado por un proyectil. «Se me llenaron los ojos de lágrimas —admitió Field—. Fue sumamente espantoso».[3]

Mientras tanto, René de Chambrun había conseguido llegar a París después de su largo rodeo por barco desde Dunquerque a Inglaterra y el vuelo de vuelta a Francia. Tras correr a Vincennes y entregar sin problema los documentos al general Weygand, se dirigió a su casa en la place du Palais Bourbon. Cada vez que se había sentido en peligro real durante estas últimas semanas, había pensado inmediatamente en su esposa y se había preguntado si volvería a verla, de modo que sintió un enorme alivio al encontrarla allí. Ella sintió el mismo alivio que él al verlo. No había recibido una de sus cartas y no sabía si estaba vivo. «Creo que mi inesperado regreso a París —escribió— fue el momento más feliz de nuestras vidas».[4]

Sin embargo, en cuanto entró por la puerta, su esposa recibió una llamada de William Bullitt, el embajador de Estados Unidos. Cuando le explicó que su esposo acababa de llegar, el embajador le pidió hablar con él y lo invitó a la embajada para mantener una reunión. Chambrun hizo lo que se le pedía y, después de darle un informe de la situación, Bullitt le sugirió la posibilidad de que fuera a Washington a hablar con el presidente.

La mañana siguiente, el 2 de junio, Chambrun recibió una llamada de teléfono a primera hora. Era uno de los ayudantes de campo de Weygand, que le transmitió la orden de presentarse ante el general a las siete de la tarde de ese mismo día. Añadió que Chambrun debía prepararse para subirse al primer Clipper y volar a Estados Unidos.

Mientras tanto, en Dunquerque, el 31.^er^ Batallón de Fusileros hubo de esperar hasta la última hora del 31 de mayo para recibir finalmente órdenes de replegarse hasta De Panne, en la costa; su parte del perímetro estaba siendo abandonada. Solo ciento cincuenta hombres de los ochocientos que formaban el batallón habían sobrevivido y, protegidos por la oscuridad y tras inmovilizar



Norman Field fue uno de los que trataron desesperadamente de defender el perímetro exterior de Dunquerque.

los vehículos que quedaban inutilizándoles el motor, se pusieron en marcha. Al llegar a la playa, vieron que la evacuación se estaba realizando directamente desde la arena, pero, entonces, se encontraron de nuevo bajo fuego enemigo. Field se refugió en una casa semiderruida, pero fue alcanzado por un trozo de metralla al rojo vivo en una mano. «Me percaté de que me habían dado —dijo—, pero no sentí nada en ese momento».[5] El bombardeo interrumpió la evacuación, pero había alrededor de 7 000 hombres de la 3.ª y la 4.ª divisiones en la playa en De Panne. El intenso bombardeo paró en un momento dado y la evacuación se reanudó. Field tuvo suerte de que lo subieran a un bote de remos y lo transportaran a un dragaminas, el HMS *Speedwell*. Se quedó dormido casi de inmediato y despertó al sentir el violento zigzagueo del barco y oír el estallido de las bombas. «Nos estaban bombardeando en picado ocho Stuka —recordó—. No nos alcanzaron. Por el rabillo del ojo veía las columnas de agua que se levantaban allí donde caían las bombas, a apenas diez o quince metros de distancia. Era aterrador».

Un puñado de batallones británicos y franceses mantenía la mayor parte del perímetro frente a cuatro divisiones alemanas.

De nuevo, los Aliados demostraron lo que podía conseguirse con una defensa decidida en una buena posición. Que este grupo de relativamente pocos hombres, superados en número de manera abrumadora por el enemigo, resistiera tanto tiempo demostraba lo que podía y debería haberse hecho en Sedán, Dinant y Monthermé.

A esas alturas, todos los oficiales británicos de alto rango se habían marchado. Al mando de la retaguardia estaba el general de división Harold Alexander, antes perteneciente a la Guardia irlandesa y, durante gran parte de la campaña, comandante del I Cuerpo. Sin duda alguna, Alexander era uno de los hombres más flemáticos, sosegados y mesurados del Ejército británico y, además daba la casualidad de que también era uno de los más experimentados. Alexander tenía cuarenta y nueve años, aspecto elegante y era uno de los héroes más condecorados de la Primera Guerra Mundial. También tenía una gran experiencia de mando en combate en todos los grados, hasta el de general de división, e incluso había comandado a alemanes cuando, tras el final de la Gran Guerra, le habían pedido que liderara el *Baltische Landeswehr* en Letonia contra los rusos. Hablaba siete idiomas con soltura, incluido el francés, era divertido y modesto y, en todos los sentidos, era el hombre ideal para dirigir las últimas etapas de la evacuación. Trabajando conjuntamente con el almirante francés Jean-Marie Abrial, decidió continuar la evacuación durante la noche del 2 al 3 de junio y tratar de embarcar a todos los hombres que quedaban. Para entonces, el perímetro se había reducido y, cuando las tropas alemanas consiguieron situarse a tiro de piedra de la ciudad, la última defensa la llevaron a cabo exclusivamente franceses. A esas alturas, solo quedaban treinta mil franceses y cinco mil británicos. Los grupos de demolición de la Armada volaron lo que quedaba del puerto durante el día. Mientras tanto, en Dover, el vicealmirante Ramsay había reunido un convoy mixto de unos veinticuatro destructores y barcos de personal y una multitud de dragaminas y embarcaciones de otro tipo. Las primeras tropas empezaron a embarcar a las 21.00, mientras los alemanes ya bombardeaban el puerto. Los incendios no ayudaban, pero el muelle todavía no fue alcanzado o, mejor dicho, no había quedado inutilizado. En torno a las once y media de la noche, Alexander y su oficial naval de mayor rango subieron a una lancha motora y recorrieron toda la playa llamando a los posibles rezagados. Cuando comprobó que tenía a todo el mundo a bordo,

Alexander envió una última señal: «BEF evacuadas. Regresando ahora»,[6] y zarparon rumbo a casa. La Operación Dinamo había terminado, y unos 338 000 soldados, entre ellos cerca de ciento cuarenta mil franceses, habían sido embarcados y transportados a Inglaterra sanos y salvos para combatir otro día. Era un milagro, casi del mismo calibre que la victoria alemana.

En Roma, los líderes italianos habían seguido con gran interés los acontecimientos ocurridos en Francia y los Países Bajos, y en la última semana de mayo, Mussolini había decidido que ya era hora de intervenir y entrar en la guerra del lado de su socio del Eje. La decisión la motivaron no solo las victorias de los alemanes, sino también las ofertas diplomáticas cada vez más desesperadas de los franceses, cuyo embajador, André François-Poncet, recitaba de un tirón nombres de posesiones francesas en África que estarían dispuestos a ofrecer para que Italia permaneciese al margen de la guerra. De hecho, gran parte de la visita de Reynaud a Londres se había centrado en lo que Gran Bretaña y Francia podrían ofrecer conjuntamente a Italia. Muy a regañadientes, Churchill había accedido incluso a la sugerencia de Reynaud de solicitar al presidente Roosevelt que se pusiera en contacto con Mussolini y diera a entender que Gran Bretaña y Francia estaban dispuestas a ceder posesiones y una compensación económica a cambio de que Italia se mantuviera al margen. Roosevelt hizo lo que le pedían, pero a su embajador en Roma no le prestaron demasiada atención. Ya era tarde, le dijo Ciano; Italia estaba decidida a entrar en la guerra.

Mussolini había rechazado estas propuestas a la desesperada sabiendo que si la propia Francia consideraba que estaba acabada quería decir que, a todos los efectos, lo estaba. Gran Bretaña todavía mantenía un discurso agresivo, pero su ejército había sido derrotado y humillado, y había abandonado más de ochenta y cinco mil vehículos y dos mil quinientas piezas de artillería en su retirada. Los británicos habían logrado rescatar a muchos de sus hombres, pero ¿con qué lucharían ahora? Seguramente, especulaba Mussolini, Gran Bretaña correría la misma suerte que Francia. En poco tiempo, ambas estarían negociando la paz. Y, aunque Gran Bretaña no lo hiciera, estaría tan debilitada que incluso Italia estaría en condiciones de enfrentarse a ella y ganar.

Mussolini no quería quedarse fuera de juego. Sabía que Egipto estaba muy mal defendido. Si podía apoderarse de El Cairo

y del canal de Suez, restablecería la conexión marítima con sus posesiones en África Oriental. Libia estaría conectada con Egipto, Egipto con Sudán y Sudán con Abisinia. Quería un imperio colonial en el noreste de África. Además, a través del canal de Suez, Italia accedería a todos los océanos del mundo.

Por otra parte, si retrasaba la respuesta hasta que tanto Gran Bretaña como Francia hubiesen sido derrotadas, entonces sería Alemania, y no Italia, la que se quedaría con Egipto y el canal de Suez, y Mussolini no estaba dispuesto a permitirlo. Para ganarse un lugar en la mesa de la paz, y para tener su oportunidad de ocupar Egipto, necesitaba atacar pronto, sin más demora.

Sus generales tenían tan poco entusiasmo por la idea como siempre, pero él no les escuchó, les afeó su postura defensiva y les habló de aprovechar las etapas iniciales de la guerra para atacar las bases navales británicas utilizando solo el poder naval y aéreo. Afirmó que Italia había declarado la guerra para mantener su influencia, un anzuelo que, al parecer, se tragaron. Sin duda alguna, Badoglio, el jefe del Estado Mayor, lo hizo. El Duce también consiguió que el reticente rey Víctor Manuel le diera más autoridad sobre las fuerzas armadas.

Al final, Mussolini había conseguido persuadir hasta al conde Ciano, aunque a este último le seguía preocupando la postura británica. «Una penosa conferencia con sir Percy Loraine», anotó el 28 de mayo.[7]

El embajador británico había sido rotundo: «Responderemos a la guerra con guerra —la había dicho sin rodeos—, sin embargo, mi corazón se llena de tristeza al pensar en la sangre que correrá entre nuestros países». Ciano le contestó que también a él le resultaba doloroso, pero que no veía otra salida.

El comentario de Ciano revelaba a las claras el dilema al que se enfrentaba Italia. Lo que Mussolini ambicionaba era no solo que Italia fuera una gran potencia, sino también una Europa reconstruida y en paz en la cual dominara el fascismo. Quería que Italia creciera y se desarrollara, pero el país era pobre en recursos, tenía una industria subdesarrollada en comparación con Alemania, Gran Bretaña y Francia, y la agricultura todavía era la principal fuente de ocupación, pues daba trabajo a alrededor del cuarenta y siete por ciento de la mano de obra.[8] Al mismo tiempo, la población crecía, ya eran aproximadamente cuarenta y tres millones, un número ligeramente mayor que el de la po-

blación francesa y alrededor de cuatro millones menor que la de Gran Bretaña, pero disponían de mucho menos espacio vital. La expansión en ultramar era una forma de solucionar este problema al tiempo que ofrecía un vasto territorio susceptible de ser explotado económicamente. En cualquier caso, ni el país ni el régimen que lo gobernaba iban a ser tomados en serio como potencia mundial si carecían de posesiones imperiales. Es decir, que para Mussolini había muchas y muy buenas razones para crear un nuevo Imperio romano.

Al Duce también le había gustado hacer de árbitro en Múnich casi dos años antes y su intención había sido desempeñar un papel similar el verano anterior. La guerra lo había cambiado todo. El bloqueo británico también les perjudicaba. Por otra parte, si Alemania vencía a Francia y dominaba la totalidad de Europa, la influencia de Italia no solo quedaría reducida, sino que, además, el país pasaría a tener un papel irrelevante y tal vez incluso el de vasallo del Estado nazi, lo cual sería desastroso tanto para él como para su régimen.

Así pues, Mussolini tenía la sensación de que no le quedaba más remedio que entrar activamente en la guerra, y antes de que se acabaran los combates. Sus fuerzas armadas no estaban listas, es cierto, pero con Francia derrotada y Gran Bretaña —esperaba— a punto de pedir la paz, eso carecía de importancia. Él veía a Hitler y a los nazis como aliados, pero la suya sería una guerra paralela por el dominio en el Mediterráneo y en África. En otras palabras, si Italia se mantenía al margen de la guerra, el régimen estaría acabado; en cambio, si entraba en guerra, a pesar de que no estaba ni remotamente preparada, tenían la oportunidad de ganar mucho sin invertir demasiado. No obstante, era un riesgo, y Ciano era plenamente consciente de ello.

Los acontecimientos en el oeste aceleraron los planes de Mussolini encima de la mesa y, tras negociaciones con Hitler para fijar el día exacto, se decidió que el lunes 10 de junio Italia entraría en la guerra.

«La decisión está tomada —escribió Ciano el 30 de mayo—. La suerte está echada».[9]

En su evaluación del 29 de mayo, los jefes del Estado Mayor británico habían advertido de la posibilidad muy cierta de que los alemanes estabilizaran el frente en Francia y se concentraran

de inmediato en un asalto general a Gran Bretaña. Por supuesto, este informe era fruto del pánico y había sido redactado durante los primeros días oscuros de la evacuación de Dunquerque. Unas mentes más calmas y despejadas podrían haberse dado cuenta de que el acercamiento de las fuerzas aéreas a la costa del canal de la Mancha, la reorganización de un ejército agotado y la reunión de barcos suficientes para una invasión no era algo que pudiera hacerse a corto plazo, y que abandonar una Francia que esperaba a que el verdugo blandiera el hacha, dándole la ocasión de reagruparse, no tenía la menor lógica. Pero, en cualquier caso, había que poner al país en estado de alerta máxima.

Ya el 14 de mayo, Anthony Eden, el secretario de Estado para la Guerra, había llamado a los hombres de entre diecisiete y sesenta años a que formasen una nueva fuerza de «Voluntarios para la Defensa Local». Se los organizaría y proveería de armas con la esperanza de que ayudaran a defender el país en el caso de una invasión alemana. Alrededor de un cuarto de millón de voluntarios se presentó durante la primera semana, entre ellos el granjero de Wiltshire A. G. Street. Las playas, que normalmente estarían preparándose para las vacaciones de verano, se minaron y cubrieron de alambre de espino y las señales se retiraron. Se construyó una cantidad importante de fortines a lo largo de la costa, junto a los ríos y en los cruces de caminos. Se instalaron nuevas baterías de cañones y reflectores a lo largo de toda la costa sur.

Desde su piso en Hampstead, Gwladys Cox había seguido los acontecimientos de la Europa continental. Pensaba que Londres estaba en ese momento «curiosamente en calma», aunque la ciudad parecía más silenciosa. «Los teatros —escribió—, en parte por los apagones y en parte por miedo a los ataques aéreos, no están en plena actividad como ocurrió durante la Gran Guerra. Aquella fue una guerra de soldados; esta, como sabemos, también es una guerra de civiles».[10]

El 4 de junio, el primer ministro se dirigió a la Cámara de los Comunes, y advirtió de que, si bien la evacuación de Dunquerque había sido un «rescate milagroso», había sido de todos modos una derrota terrible. Jock Colville fue testigo de esa intervención. Sus serias dudas sobre la capacidad de Churchill para liderar al país se estaban disipando rápidamente. Tanto lo impresionó el discurso del primer ministro, que incluso copió una larga parte de él en su diario. Más tarde se emitió para todo el país y el resto



La evacuación de Dunquerque. Las columnas de humo de los depósitos de combustible y unas nubes bajas cubren las playas.

del mundo libre. «A pesar de que grandes extensiones de Europa han quedado en las garras de la Gestapo y del odioso aparato del Gobierno nazi, no nos rendiremos ni flaquearemos —dijo Churchill—. Lucharemos hasta el final. Lucharemos en Francia. Lucharemos en los mares y océanos. Lucharemos cada vez con mayor fuerza en el aire. Defenderemos nuestra isla cueste lo que cueste. Lucharemos en las playas. Lucharemos en los aeródromos. Lucharemos en los campos y en las calles, lucharemos en las colinas. Nunca nos rendiremos».[11]

El discurso envió un importante mensaje que puso de manifiesto las intenciones británicas y fue una arenga que resonó en todo el mundo libre. Una pieza retórica como esa no tenía precio. No obstante, había un lugar donde no se lucharía contra los alemanes durante mucho tiempo más, y ese lugar era Noruega. Junto con los franceses, los británicos habían tomado la decisión de evacuar Narvik, el último bastión aliado que quedaba en el país. Esta ciudad, el objetivo más importante para los Aliados, había sido capturada y se había obligado a las tropas de montaña alemanas a replegarse. Era la única parte de la campaña en tierra en la que los Aliados habían salido victoriosos. Sin embargo, con el desastre que estaba teniendo lugar en Francia, mantener Narvik ya no era una prioridad. Los Aliados empezaban a tener bastante práctica en la evacuación de tropas, y organizaron una operación limpia y rápida para transportar a los 24 500 soldados desde ese

puerto del norte de Noruega. Empezaron el 4 de junio y, tres días después, ya la habían completado.

Sin embargo, este no fue el fin de la batalla de Noruega. Como una imagen especular del inicio de la campaña, navíos alemanes avanzaban hacia los fiordos sin que nadie lo advirtiera. Fue idea del almirante Raeder, a quien Hitler dio su consentimiento para organizar un ataque sobre los barcos británicos que protegían la entrada a Narvik con el fin de disminuir la presión sobre las tropas de montaña allí destinadas.

Si los soldados aliados habían sido evacuados de Narvik sin que los alemanes lo supieran, también la fuerza naval de Raeder salió de Kiel en dirección al mar del Norte sin que la detectasen los Aliados. Todos los barcos de guerra pesados que le quedaban a la Kriegsmarine estaban en ese momento navegando: dos cruceros de batalla, un crucero pesado, cuatro destructores y dos torpederos. Uno de esos cruceros de batalla, el *Scharnhorst,* era un barco enorme, no mucho más pequeño que los acorazados *Bismark* y *Tirpitz.* Alcanzaba los treinta y un nudos, y estaba fuertemente armado con nueve cañones de once pulgadas y cincuenta y dos de calibre menor, así como seis lanzatorpedos, por lo que su potencia de fuego era temible.

A bordo de esta embarcación estaba Hans-Hellmuth Kirchner, de apenas veinte años. El alemán se encontraba realizando su formación de oficial como alférez de fragata, o *Fähnrich zur See* en alemán. Había nacido y se había criado en Nuevo Brandeburgo. Su padre había servido como comandante de submarino en la Primera Guerra Mundial y, por eso, una vez terminados sus estudios y después de su período en el Reichsarbeitsdienst, el Servicio Laboral del Reich, no resulta sorprendente que eligiese seguir los pasos de su padre y se alistase en la Marina. Después de aprender a navegar a vela y de hacer un largo viaje por gran parte del mundo, recibió una amplia formación en artillería naval, motivo por el cual, cuando lo asignaron al *Scharnhorst,* le ordenaron encargarse de los cañones antiaéreos. Kirchner estaba en su puesto cuando empezó a circular por el barco la noticia de que se había avistado al portaviones británico *Glorious* con una escolta de dos destructores.

No cabía duda de que habían pillado al *Glorious* echándose una siesta. Desde la primera derrota de la Kriegsmarine al comienzo de la campaña de Noruega, no había habido más combates navales en el mar del Norte. El *Glorious* se dirigía a Scapa a

apenas diecisiete nudos, y ninguno de sus aviones estaba armado ni preparado. Una trágica muestra de autocomplacencia.

Desde su puesto como artillero, Kirchner vio como el portaviones británico enviaba frenéticamente señales en morse con su linterna. «¿Qué barco? ¿Qué barco?».[12]

Instantes después, los cañones pesados de once pulgadas del *Scharnhorst* abrieron fuego, alcanzaron al portaviones y destrozaron la principal cubierta de vuelo. «Mientras nos aproximábamos a la formación enemiga, cada vez más cerca —anotó Kirchner—, el *Glorious* recibió disparo tras disparo hasta que, finalmente, empezó a arder».[13] También dispararon a los dos destructores británicos, el *Ardent* y el *Acosta*, sin embargo estos se enfrentaron al *Scharnhorst*, cubiertos por la cortina que creaba el humo. El *Ardent* lanzó ocho torpedos antes de ser aniquilado y hundido, y el *Acosta* alcanzó con un torpedo el costado del *Scharnhorst*. Kirchner sintió que toda la superestructura temblaba a causa del impacto. La explosión mató a cuarenta y ocho miembros de la tripulación, destrozó dos de las salas de máquinas y redujo la velocidad a solo veinte nudos. El *Glorious*, en llamas y haciendo aguas rápidamente, se hundió poco después, al igual que el *Acosta*. Sin embargo, el valiente ataque de los destructores dejó también fuera de combate a otro de los buques de guerra alemanes. Solo sobrevivieron unos cuarenta hombres del total de 1 599 tripulantes de los tres barcos británicos.

El *Scharnhorst* se dirigió renqueando a Trondheim, mientras su tripulación trataba de contener los daños a la desesperada. A muchos de los muertos tuvieron que dejarlos flotando en las secciones inundadas. En el ínterin, se embarcó al último contingente de tropas aliadas, y también al rey Haakon de Noruega y a su Gobierno. Los alemanes habían andado tras ellos desde la invasión, pero en todas las ocasiones el rey había conseguido eludir la captura. También se trasladaron a Gran Bretaña la mayor parte de las reservas de oro del Gobierno noruego. Desde allí, el rey noruego en el exilio continuaría la lucha.

Mientras el *Scharnhorst* estaba en Trondheim, torpederos-bombarderos de otro portaviones, el *Ark Royal*, lo atacaron sin éxito. Pero una semana después, el 20 de junio, el gemelo del *Scharnhorst*, el *Gneisenau*, fue alcanzado por el torpedo de un submarino británico. Ambos barcos permanecerían en dique seco durante el resto del año.

Perder cualquier barco era un golpe para los británicos, sobre todo si se trataba de un portaviones, pero para la Kriegsmarine, las pérdidas de la campaña noruega fueron desastrosas. Los Aliados habían hundido uno de dos cruceros pesados, dos de seis cruceros ligeros, diez de veinte destructores, un torpedero y seis submarinos. Varios buques más habían sufrido daños y precisaban de largas y costosas reparaciones, lo que significaba que, el 20 de junio, la Kriegsmarine disponía únicamente de un crucero pesado, dos cruceros ligeros y cuatro destructores operativos. Gran Bretaña no iba a ser sometida por una fuerza naval tan pequeña.

En cierto sentido, la campaña noruega había resultado un gran éxito para Alemania. Al fin y al cabo, había conseguido su principal objetivo, que era establecer bases navales y privar a los Aliados de la posibilidad de cortar a los alemanes el suministro de hierro. Sin embargo, el traslado de ese mineral de hierro a través de Narvik seguía plagado de riesgos, y gran parte de la flota de superficie de la Kriegsmarine —en la que se había basado la estrategia naval antes de la guerra— estaba o bien en el fondo del mar o en los astilleros, sometida a reparaciones en las que debían emplearse dinero y materiales que se requerían para otros fines. Las pérdidas de la Luftwaffe tampoco fueron despreciables: en total, doscientos cuarenta y dos aviones.

Resulta difícil no coincidir con Warlimont en que Hitler habría hecho mejor en derrotar primero a Francia y a los Países Bajos. De haber sido así, habrían podido entrar en Noruega y arrasar el país sin encontrar apenas resistencia. Y, de todos modos, si el ataque en el oeste hubiera fracasado, la operación de Noruega no les habría servido de mucho.

Cuando Hitler invadió Polonia, y Gran Bretaña y Francia le declararon la guerra, el Führer se vio obligado a entrar en un conflicto al que solo podría poner fin con una victoria absoluta. La sucesión de triunfos había sido impresionante: la derrota de Francia, en particular, constituyó una gesta asombrosa. Pero, a la larga, estas victorias no significarían nada si Alemania no derrotaba también a Gran Bretaña. Y para eso había que derrotar a la Fuerza Aérea y a la Armada británicas, y también a su Ejército. No parecía que Hitler tuviera una respuesta a cómo lograr este objetivo con solo un puñado de submarinos y una flota de superficie prácticamente destruida por completo.

Capítulo 25

El final de Francia

A comienzos de junio de 1940, el mayor Publio Magini voló a Trípoli, en Libia, donde debía recoger un avión y regresar con él a Italia. Tenía treinta años y era el hijo de un maestro de Livorno. Lo habían llamado para hacer el servicio militar en 1931 y se había alistado en la Regia Aeronautica, donde había recibido formación para ser piloto. Estuvo destinado en Roma, donde vivió una buena época: allí conoció a la que luego sería su esposa y disfrutó del vuelo y de la camaradería de sus compañeros, pero dos años más tarde, cuando terminó el servicio obligatorio, dejó la Fuerza Aérea y se marchó a Florencia, donde encontró trabajo como farmacéutico.

Sin embargo, el trabajo no suplió el placer que le provocaba volar y también echaba de menos a sus amigos de la Fuerza Aérea, de modo que se alistó de nuevo y fue destinado a Bríndisi, en el sur, donde se convirtió en una especie de experto tanto en vuelos nocturnos como en el pilotaje de hidroaviones de canoa. En 1938, lo habían nombrado responsable de la organización de una academia de vuelo cerca de Roma especializada en la instrucción para vuelo en malas condiciones meteorológicas, y todavía estaba allí la víspera de la entrada de Italia en la guerra.

Aunque durante la mayor parte del tiempo trabajaba en la escuela, había vuelos ocasionales, como este. A su llegada a Trípoli, el mariscal Italo Balbo lo invitó a cenar en el castillo del gobernador de Libia. Magini aceptó encantado, pero quedó sorprendido cuando el mariscal empezó a hablar abiertamente de los planes de Mussolini de entrar en guerra, algo que, según Balbo, tendría unas consecuencias desastrosas. «Consideraba que cualquier guerra con Gran Bretaña era una idea descabellada», escribió Magini.[1] Balbo estaba convencido de que Mussolini mostraba una falta total de comprensión del mundo, de

los vínculos entre Gran Bretaña y Estados Unidos y del poder industrial de este país. «Llevo mucho tiempo preocupado por lo que me dijo», añadió Magini.

Unos días después, en Roma, Pace Misciatelli-Chigi, una aristócrata joven y hermosa de la Toscana, reunió a algunos amigos en su piso de la Piazza Venezia la noche del 10 de junio. Les habían dicho que a las seis de la tarde, justo en el lado opuesto de la plaza, Benito Mussolini saldría al balcón del Palazzo Venezia para anunciar la declaración de guerra. El discurso se retransmitiría a todo el país a través de altavoces colocados en las plazas de todas las ciudades, pero Pace Misciatelli-Chigi y sus amigos tenían una vista privilegiada del acontecimiento en directo.

Ese día era el primer aniversario de boda de Pace. El mes de junio del año anterior ya se había hablado de guerra, pero no le había preocupado: el sol brillaba y ella se casaba con el marqués Flavio Misciatelli en la catedral de Siena, y no tenía la cabeza para pensar en política. Un año después, era algo inevitable. Ese día, su esposo ni siquiera estaba con ella: se había ido para unirse a su regimiento, la Caballería de Génova, y las había dejado a ella y a su pequeña hijita, Maria Aurora. Como ya estaba en marcha la restricción de luces, lo había abrazado en la penumbra y lo había visto marcharse. Había decidido no llorar delante de él, pero cuando se marchó temió que se le rompiera el corazón.

A las seis de la tarde, tal como se había anunciado, el Duce apareció en el balcón. «¡Una hora marcada por el destino sacude los cielos de nuestra patria! —dijo al pueblo italiano—. Vamos a luchar contra las democracias plutocráticas y reaccionarias de Occidente que siempre han obstaculizado el avance y a menudo han atentado contra la existencia misma del pueblo italiano».[2]

Desde su piso, Pace Misciatelli-Chigi miró a la multitud reunida en la calle. Había unos cuantos agitadores fascistas, pero la mayoría de la gente escuchaba en silencio. Mussolini les decía que tenían ante sí una lucha terrible, pero también les aseguraba que ganarían. «¡Pueblo de Italia! —dijo con ademán ostentoso—. ¡A las armas. Demostrad vuestra tenacidad, vuestro coraje y vuestro valor!».[3]

Pace Misciatelli-Chigi observó que la multitud se dispersaba lentamente y en silencio y, entonces, vio a unos fascistas que cargaban con un alemán y un veterano de guerra italiano, ciego y sin manos. Esto la superó y corrió llorando a su habitación.

Más tarde, se despertó cuando oyó el aullido de las sirenas antiaéreas. «Me levanté tranquilamente —escribió—, pero ese sonido me estremeció».[4] Sin embargo, no había aviones enemigos, y cuando sonó la señal de despejado, decidió hacer las maletas en ese instante. Ella y su hija escaparían de Roma y volverían a Siena, tal como le había prometido a su marido.

Millones de personas oyeron la declaración de guerra de Mussolini aquella tarde. Hitler quedó horrorizado, no por el hecho de que Italia hubiese entrado en la guerra, sino por el modo de anunciarlo, que le pareció vulgar. A su parecer, la guerra se luchaba, no se declaraba.[5] A otros, sin embargo, les causó una gran impresión. Entre los que escucharon el discurso del Duce en la Piazza Maggiore de Bolonia, por ejemplo, se encontraba Sergio Fabbri, un trabajador financiero de veintidós años. «La declaración de guerra nos llenó de alegría a mi amigo y a mí», escribió.[6] Con la misma emoción la recibió William Cremonini, de diecisiete años, que estaba escuchando en el mismo lugar con un numeroso grupo de sus amigos. «Todos estábamos entusiasmados —dijo— y muy contentos. Puede ser que algunos de los mayores no lo vieran así, pero nosotros estábamos encantados».[7]

Cremonini se había criado en Bolonia, una de las ciudades más grandes e industrializadas de Italia, y había disfrutado mucho de formar parte de las numerosas organizaciones juveniles fascistas mientras crecía. Del mismo modo que Hitler en la Alemania nazi, Mussolini sabía que a los jóvenes se los podía manipular fácilmente y que mediante la creación de organizaciones militaristas podría fabricar nuevas generaciones de jóvenes italianos, que apoyaran el ideal fascista de honor y deber hacia el Estado y hubieran aprendido importantes lecciones de obediencia y disciplina. Cremonini se había unido a los Hijos de la Loba a los cinco años, después, a la *Opera Nazionale Balilla,* una organización juvenil fascista, antes de pasar a los Mosqueteros de Balilla, a los *Avanguardisti* y, finalmente, a las Juventudes Fascistas. En suma, desde los cinco años había sido constantemente adoctrinado en la ideología fascista, por mucho que no se diese cuenta en ese momento. «En aquellos días —dijo—, todo funcionaba bien, se respetaba la disciplina y podría decirse que estábamos mejor a pesar de estar peor».[8]

En cuanto terminó la declaración de Mussolini, empezó el reclutamiento de jóvenes como Cremonini y sus amigos para los

batallones de las Juventudes Fascistas, aunque no había uniformes suficientes y mucho menos rifles y armas para todos. A Cremonini no le importó. Tras incorporarse al Batallón Bolonia, lo enviaron a Liguria para recibir su instrucción. Su guerra había empezado.

Sin embargo, a pesar del entusiasmo juvenil de muchachos como Cremonini, lo más frecuente fueron reacciones como la de Pace Misciatelli-Chigi, como Ciano bien sabía. «La noticia de la guerra no sorprende a nadie y no concita un gran entusiasmo —escribió en su diario—. Estoy triste, muy triste. La aventura comienza. Que Dios ayude a Italia».[9]

A pesar de los temores irracionales de los británicos, Alemania tomó el camino más obvio y se preparó para rematar la faena en Francia antes de dirigir su atención a otra parte. Era evidente que la cuestión no era si Francia iba a capitular, sino cuándo lo haría. El general Weygand había prometido seguir luchando, y lo mismo había hecho Reynaud, pero los hombres que se encontraban en el campo de batalla sabían que la suya era una causa perdida. Atrapada en una pinza gigantesca, la flor y nata de sus ejércitos había sido aniquilada; el 5 de junio, alrededor de un millón doscientos mil soldados franceses habían muerto, estaban heridos o habían sido hechos prisioneros. Tras semejante derrota, no había forma de recuperarse, ni física ni psicológicamente.

La pausa tras el asalto alemán a Dunquerque había dado a Weygand un pequeño respiro para reorganizar sus fuerzas más o menos en una línea que iba del este al oeste a lo largo de los ríos Somme y Aisne, pero ahora no tenía más que sesenta y cuatro divisiones y ninguna reserva que se enfrentara a ciento cuatro divisiones eufóricas por la victoria y llenas de confianza. Entre las fuerzas aéreas de Weygand también reinaba el caos, mientras que, en los cielos, la Luftwaffe mantenía el dominio absoluto.

El Plan Rojo, la operación alemana para conquistar el resto de Francia, se inició el 5 de junio. Ya se habían reagrupado algunas tropas, con el *Panzerkorps* de Hoth, por ejemplo, ahora unido al *Armeegruppe B* y en marcha al sudoeste, hacia El Havre y Normandía. El *Armeegruppe A*, en cambio, se dirigía hacia el sudeste, a Suiza, para intentar efectuar otro cerco. El plan consistía en atacar la Línea Maginot rodeándola por detrás.

Resultó que los franceses opusieron una resistencia mucho más vigorosa y se comportaron mucho mejor que en cualquier momento de la primera fase de la campaña. No obstante, los alemanes vencieron a la resistencia bastante rápido. Entre los primeros en atravesar la línea estuvo la División Panzer del general Rommel. Una vez más, el batallón de reconocimiento del capitán Hans von Luck se encontraba en la vanguardia, marchando campo a través para evitar la congestión de las carreteras. Von Luck consiguió tomar intactos los puentes del Somme, pero, a continuación, se encontró con las principales defensas francesas y bajo un intenso fuego enemigo. Todavía era muy temprano por la mañana y Von Luck y sus hombres se estaban colocando a cubierto de los proyectiles de la artillería francesa cuando oyó que uno de sus ordenanzas decía: «Capitán, su desayuno». Von Luck se dio la vuelta. «No podía creer lo que veían mis ojos», apuntó.[10] Uno de sus ordenanzas se había arrastrado bajo el fuego enemigo para traerle una bandeja de bocadillos, e incluso sujetaba una servilleta con la mano.

—Pero, hombre, ¿está usted loco? Tengo hambre, es cierto, pero en este momento tengo cosas más importantes que hacer que desayunar.

—Sí, lo sé —contestó el ordenanza—, pero un comandante hambriento se pone nervioso, y yo me siento responsable de su bienestar.

Y dejó la bandeja y se fue como había venido, mientras los que estaban alrededor de Von Luck reían a carcajada limpia.[11]

Poco después, abrieron una brecha gracias a la combinación de la artillería, los blindados y la acción imparable de la Luftwaffe. Von Luck y sus hombres avanzaron unos cien kilómetros en tan solo dos días. Al séptimo, ya estaban cerca de Rouen, guiados por enormes nubes de humo que señalaban los lugares que la Luftwaffe ya había bombardeado.

Estaban preparándose para cruzar el Sena cuando les ordenaron dirigirse al oeste, hacia El Havre. Allí se encontraron con una de las últimas unidades británicas, la 51.ª División de las Highland. Esta división había estado en rotación en la Línea Maginot en el inicio de la batalla y la habían enviado al oeste cuando empezó el Plan Rojo. Los hombres de Rommel llegaron a la costa el 10 de junio y cortaron la carretera a El Havre, de modo que, junto con los restos del IX Cuerpo francés, la 51.ª División de las

Highland se vio obligada a retroceder hasta Saint-Valéry. Se hizo un intento de retirar a los hombres, pero la lluvia y la niebla obstaculizaron las maniobras, por lo que apenas algo más de dos mil hombres fueron evacuados. El resto se vio obligado a rendirse.

Fue el capitán Von Luck quien aceptó su rendición en la cercana Fécamp, desde donde se había tratado de evacuar a un grupo más reducido de británicos y franceses. Admitió la rendición del alcalde, ordenó la ocupación de las colinas del sur, cesó las transmisiones de la estación de radio local y envió patrullas. A continuación, se comunicó con Rommel.

«Bravo, Von Luck», respondió Rommel. Para la 7.ª División Panzer, la batalla había terminado.

París estaba quedándose vacía. Los jefes de Eric Sevareid, periodista de la CBS, le dijeron al estadounidense que abandonara la capital cuando el Gobierno francés se marchara; cosa que ocurrió ahora, por lo que había llegado el momento de irse. Ya había enviado a su esposa y a sus bebés gemelos de vuelta a Estados Unidos. Los había subido a un tren en dirección a Italia y, después, en el último barco estadounidense que zarpó de Génova, lo cual, tal como supuso correctamente, significaba que Italia estaba a punto de sumarse a la contienda.

Unos días más tarde, el enemigo bombardeó París, en concreto la fábrica Citroën y el Ministerio del Aire. En los días que siguieron, Sevareid vio miles de coches salir de sus garajes y dirigirse hacia el sur con colchones y equipaje amontonados en el techo.

El 10 de junio, vio que un humo oscuro se cernía sobre la ciudad y oscurecía el sol mientras conducía por los Campos Elíseos y miraba los cafés vacíos. Esa noche hizo su última retransmisión desde la capital y emprendió luego el viaje hacia el sur en un Citroën negro, recorriendo interminables kilómetros junto a otras personas. «París yacía inerte —escribió—, su respiración era prácticamente inaudible, tenía los miembros relajados y la sangre fluía de forma implacable por sus múltiples venas. París se moría, como una mujer hermosa en coma».[12]

El 12 de junio, una joven parisina, Andrée Griotteray, llegó a la Comisaría General de la Policía y encontró el patio lleno de camiones. Estaban cargando todos los archivos para llevarlos a otra parte. «La última noticia que hemos recibido es que los alemanes siguen avanzando —escribió en su diario al día siguiente—.

Cabrones».[13] Ese día, el 13 de junio, el jefe de policía, *monsieur* Langeron, que había sido quien le había dado trabajo a Andrée, reunió a todo el personal administrativo y les dijo que si la ciudad iba a ser ocupada, la policía y el jefe de policía se quedarían y permanecerían en sus puestos. Más tarde, Andrée preparó una pequeña maleta por si acaso, aunque había decidido que debía obedecer las órdenes y seguir con su trabajo tal como se le había pedido. Sin embargo, su madre, sus hermanos y su hermana ya se habían ido en tren a Nantes. Desde allí pensaban ir a Inglaterra, donde su madre tenía amigos. «Todos mis amigos se han ido —escribió—. Estamos solos y tengo mucho miedo».[14]

El mismo día que Von Luck aceptó la rendición de Fécamp y Eric Sevareid se dirigía al sur desde París, una delegación británica formada por Winston Churchill, Anthony Eden, el general Dill, jefe adjunto del Estado Mayor Imperial General, y Edward Spears volaba a Francia para reunirse urgentemente con Reynaud y los líderes bélicos franceses. El Gobierno francés ya había abandonado París y la reunión tendría lugar en el nuevo cuartel general de Weygand, en Briare, junto al Loira.

Reynaud había hecho una serie de llamadas desesperadas pidiendo refuerzos. Necesitaba más escuadrones de cazas de forma inmediata, más divisiones y más bombarderos. Incluso había acribillado a peticiones al presidente Roosevelt, y el 10 de junio volvió a la carga. «Le ruego —escribió— que declare públicamente que Estados Unidos dará a los Aliados todo el apoyo moral y material que esté en su poder, excepto enviar una fuerza expedicionaria».[15]

La mayor parte del Gabinete de Churchill y de los jefes de Estado Mayor estaban en contra de mandar más ayuda a Francia, pero el primer ministro, además de francófilo, era consciente de la necesidad de que lo vieran ayudando a los franceses todo cuanto pudiera. El resentimiento había crecido entre ambos aliados: los franceses sentían que los británicos se habían desentendido de ellos y habían salido corriendo y los británicos creían que la incompetencia francesa era la causa de aquel desastre. Churchill sabía que necesitaba hacer algún gesto hacia los franceses, pues, cuanto más tiempo permanecieran estos en la contienda, mejor sería la posición de los británicos.

Las conversaciones no dieron grandes frutos. Se habló de un «reducto bretón» en Bretaña, una idea con la que Reynaud estaba

entusiasmado. El general sir Alan Brooke ya había desembarcado otra vez en Francia, en Cherburgo, con una BEF recién reconstituida y que constaba de una división a la que le seguirían otras dos. Era solo un gesto, pero Weygand solicitó que entraran más divisiones en la lucha de forma inmediata. Sin embargo, estas divisiones que pedía simplemente no existían. La mayor preocupación de Churchill era la Armada francesa y qué sucedería con ella en el peor de los escenarios, si Francia negociaba la paz. No recibió una respuesta clara hasta el día siguiente, cuando acorraló al almirante Darlan. Este le aseguró que nunca entregarían su flota a Alemania. El contingente británico regresó a su país a la mañana siguiente, con mal tiempo, y en el vuelo de vuelta detectaron la presencia de un par de cazas alemanes; por fortuna, los alemanes no los vieron.

Después de que se fueran, Reynaud mantuvo una breve conversación con Pétain y Weygand. Según los términos de la alianza con Gran Bretaña, un país no podía negociar la paz con el enemigo sin la aprobación del otro, y Reynaud tenía la intención de cumplir esas condiciones. Además, creía que debían combatir hasta el final, que podían establecer un reducto en Bretaña y que sus fuerzas navales y aéreas podían seguir combatiendo junto a Gran Bretaña. Y si no era en Bretaña, entonces sería en el norte de África. No debían rendirse jamás.

«El país no le perdonará —le replicó Weygand— si, por permanecer fiel a Gran Bretaña, rechaza cualquier posibilidad de paz».[16] Reynaud se quedó horrorizado. No se trataba de Gran Bretaña, sino de seguir luchando y de no rendirse nunca a la tiranía nazi. Que Weygand y Pétain creyeran que la esclavitud era preferible a seguir combatiendo era algo que le repugnaba.

Al día siguiente, el 12 de junio, el Consejo de Ministros se reunió en Tours, adonde se había trasladado el Gobierno. El general Weygand les recomendó pedir un armisticio. Hubo argumentos embravecidos a favor y en contra, y no se llegó a ninguna conclusión, pero los dos viejos guerreros siguieron socavando la escasa autoridad con que contaba Reynaud.

El Consejo de Ministros había solicitado ver a Churchill. Reynaud lo invitó a que volviera y el primer ministro obedeció y regresó a Francia apenas treinta y seis horas después de haberse marchado. Se reunieron en Tours, pero, por extraño que parezca, Reynaud habló con Churchill sin sus colegas. Además, admitió

que Weygand quería rendirse, pero le dijo a Churchill que esperaba ser capaz de disuadir a los derrotistas si Estados Unidos entraba en la guerra. Esta era una alternativa que no se había planteado en la reunión del Consejo de Ministros del día anterior, ni siquiera se había sugerido nada parecido. En cualquier caso, esta fue la última vez que se reunieron los dos.

Mientras tanto, Eric Sevareid había llegado por fin a Tours y encontró un bar lleno de periodistas británicos y estadounidenses que estaban sentados esperando noticias y comparando notas. De repente, un periodista parisino judío, pequeño y grueso, rompió a llorar, se mordió los nudillos y golpeó con ellos la barra hasta que sangraron, gritando: «¡Francia está acabada! ¡Francia está acabada!». Sevareid sabía muy bien que lo que quería decir era «Yo estoy acabado».[17]

Ese mismo día, el 13 de junio, el teniente Siegfried Knappe y sus artilleros avanzaron cincuenta kilómetros y, a las tres de la mañana, alcanzaron el río Marne y vieron a lo lejos la torre Eiffel. Al caer la noche, recibieron órdenes de ocupar nuevas posiciones en el canal de l'Ourcq. Apenas les había dado tiempo de colocar su cañón de 105 mm en la nueva posición cuando se vieron bajo fuego enemigo. En ese momento, Knappe sintió que algo le golpeaba la mano: una bala se la había atravesado limpiamente. La sangre salía a borbotones de la herida, pero no sintió dolor... bueno, no lo sintió en ese momento. Más tarde descubriría otro agujero de bala que había atravesado su chaqueta y la bolsa de los mapas. Teniendo en cuenta las circunstancias, había tenido suerte. No obstante, su 105 había hecho su trabajo. Frente a ellos, la resistencia había cesado y, a la mañana siguiente, estaban en París.

«Un día que recordaré el resto de mi vida», escribió Andrée Griotteray en su diario ese viernes 14 de junio.[18] Lo primero que vio mientras caminaba hasta la *rue* Auber para tomar el metro fue un camión lleno de soldados alemanes. Sintió como si le hubieran clavado un puñal en la espalda. Después, a las diez en punto de la mañana, los alemanes entraron en la comisaría general de la policía por las puertas de Notre-Dame. «Miré por la ventana de mi oficina y allí estaban. Cuando me marché por la tarde, el patio estaba lleno de policías desarmados y soldados alemanes —relató en su diario—. Menuda pérdida de dignidad para Fran-

cia. Qué gran tragedia. París ocupado por una potencia extranjera. Me harté de llorar».

Ese día, el general Walter Warlimont sobrevolaba la ciudad. Había acudido en un pequeño Fieseler Storch a observar el frente desde el aire. Sabía que había tropas alemanas cerca de París, pero entonces vio con claridad que ya había dentro de la ciudad grandes columnas de infantería. Al recordar lo mucho que se habían esforzado por conseguir algo así en la Primera Guerra Mundial, se sintió invadido por el júbilo. Entonces, se le antojó darle al piloto unos golpecitos en el hombro y pedirle que aterrizase en la plaza de la Concordia. Después de describir algunos círculos en el aire, aterrizaron al final de los Campos Elíseos.

Un par de horas después, mientras contemplaba como desfilaba ante él la 87.ª División de Infantería del teniente Knappe, vio a una chica francesa que se abría paso para observar el espectáculo. «Por un momento, olvidé mis sombríos pensamientos acerca de la miseria de la guerra —dijo— y, en particular, sobre los sufrimientos que compartían los franceses y nuestro propio pueblo».[19]

Ese mismo día 14 de junio, el general Brooke informó de que había llegado el momento de evacuar a los últimos soldados británicos que quedaban en Francia. Había hablado con Weygand y con el general Georges, quienes le habían dicho sencillamente que había llegado el fin. Churchill lo reprendió, pero Brooke insistió. Finalmente, el primer ministro dio su aprobación. Como resultado de ello, doscientos mil hombres fueron evacuados en cuestión de días desde Cherburgo, Brest y otros puertos. En total, habían sido evacuados de Francia más de medio millón de hombres. Teniendo en cuenta las reducidas dimensiones del Ejército británico, esta era una proporción significativa.

Otro de los que llegaron a Gran Bretaña fue el general de división francés Charles de Gaulle, uno de los pocos hombres que había hecho retroceder a los Panzer durante una batalla de acorazados en Abbeville. Ahora De Gaulle era ministro en el remodelado Consejo de Ministros de Reynaud. Como tal, había asistido al Consejo Supremo de Guerra el 11 de junio y había causado gran impresión, entre otras cosas por su aspecto físico: medía casi dos metros, tenía una nariz aguileña, un bigote bien cuidado y una barbilla sorprendentemente pequeña. Además, se

lo veía claramente decidido a seguir combatiendo. Churchill incluso le murmuró: *«L'homme du destin»*.[20]

Cuando las tropas alemanas entraron en París, el Gobierno francés volvió a trasladarse, esta vez a Burdeos y, una vez allí, De Gaulle sondeó a Reynaud sobre la posibilidad de seguir luchando en el norte de África. Ante esto, Reynaud le ordenó que volara a Londres para solicitar ayuda a los británicos para hacer realidad ese plan. En realidad, no había ningún avión disponible y, por ello, De Gaulle hizo un viaje relámpago en coche a Bretaña para ver a su madre moribunda y despedirse de su esposa e hijos. Después de darles instrucciones por si ocurría lo peor, fue en coche a Brest y embarcó en el destructor *Milan,* que puso rumbo a Plymouth.

La mañana siguiente, el 16 de junio, estaba afeitándose en su habitación del hotel Hyde Park, en Londres, cuando Jean Monnet, un empresario francés, y el embajador francés en Gran Bretaña, Charles Corbin, se presentaron ante él y le expusieron un plan que estaban discutiendo con los británicos para crear una unión entre Francia y Gran Bretaña, mediante la cual los dos países se convertirían en uno. Era un plan con muchos defectos y fruto de la desesperación, pero De Gaulle, que tenía previsto almorzar con Churchill, accedió a proponérselo al primer ministro. Se reunió con él en el Carlton Club y, cuando se percataron de que esta era la única manera de mantener a Francia y, por lo tanto, a la Flota francesa, en la guerra, Churchill accedió a plantear la propuesta a su Gobierno.

De pronto, todos mostraron un gran entusiasmo y se redactó un borrador de una Declaración de Unión. Jock Colville, al que solo llegaban fragmentos sueltos de lo que pasaba, estaba atónito. «La reunión del Consejo de Ministros se convirtió en una especie de fiesta —apuntó— y todos le daban a De Gaulle palmaditas en la espalda y le decían que él sería el comandante en jefe (Winston le susurró: *"Je l'arrangerai").* ¿Acaso iba a convertirse en el nuevo Napoleón?».[21]

A continuación, De Gaulle llamó por teléfono a Reynaud, que tomó nota personalmente de la Declaración de Unión. «La alegría lo transfiguró —apuntó Edward Spears, que, como oficial de enlace británico de Reynaud, estaba todavía con el primer ministro francés—, y nuestra vieja amistad resurgió y se convirtió en estima cuando conocí su respuesta».[22] Para Reynaud, esto era

un salvavidas, una oportunidad para que Francia se mantuviera en la guerra. Al día siguiente, tenía previsto reunirse otra vez con Churchill y tratar el tema de nuevo con más detalle, pero primero, después de que Spears saliera corriendo a hacer que escribieran a máquina copias de la declaración, prometió presentarla a su Consejo de Ministros. «Ni se nos ocurrió —escribió Spears— que pudieran rechazarla».[23]

Sin embargo, cuando la leyó, nadie se mostró a favor de la propuesta de unión. La recibieron con un silencio hostil. De alguna manera, la noticia de esta oferta de unión ya había llegado al Consejo de Ministros. «Era evidente —escribió Reynaud— que Pétain y Weygand se habían impuesto». Reynaud estaba convencido de que Pétain y los derrotistas habían intervenido sus líneas de teléfono, pero Spears creía que la fuente de la filtración era otra: la amante de Reynaud, *madame* De Portes, conocida por su anglofobia. Roland de Margerie, primer secretario de la embajada francesa en Londres, la había descrito a Spears diciendo: «Es fea, sucia y desagradable, y está medio loca».[24] Al parecer no había nadie que encontrara en ella algo digno de elogio y nadie comprendía que Reynaud estuviera embelesado con ella. Fuera como fuese, alguien había prevenido al Consejo.

En cualquier caso, con esa respuesta glacial, este último y desesperado intento de mantener a Francia en la guerra fracasó. Reynaud presentó su dimisión y, unas horas después, el mariscal Pétain recibió el encargo de formar un nuevo gobierno. Dio su primer discurso por radio al día siguiente, el 18 de junio. Eric Sevareid y un nutrido grupo de periodistas que se las habían arreglado para hacer el largo viaje hacia el sur estuvieron presentes en la retransmisión desde Burdeos. Pétain entró con suma cautela en el estudio vestido con una gabardina con cinturón y anunció al pueblo francés que la guerra había terminado y que las tropas debían deponer sus armas. Habló de entregarse él mismo como «prenda» de paz. Sevareid no se dejó impresionar. «Parecía considerarlo un trato justo para la nación —apuntó—. Derrota, vergüenza y tortura a cambio de una valiosa "prenda", un viejo vanidoso y chocho».[25] Pétain, el salvador de Verdún en la Gran Guerra, respetado por todos los franceses vivos, tenía una autoridad que nadie en Francia podía igualar; sin embargo, su orden a las tropas de deponer las armas incluso antes de haber firmado un armisticio no hizo más que aumentar la confusión.

«Hemos oído en la radio que Pétain y Weygand han solicitado un armisticio», escribió en su diario el capitán Barlone.[26] Había vuelto en barco desde Plymouth a Francia dos semanas antes y se había sumado a otros oficiales y soldados en un inútil intento de llegar al frente. En ese preciso instante, Barlone decidió volver a Inglaterra y continuar la lucha. Diez de sus compañeros primero, luego veinte, se unieron a él. La mayoría de los soldados, empero, desprovistos de información y confundidos por lo que ocurría, no tenían ni la menor idea de qué debían hacer. Muchos ni siquiera habían visto un alemán hasta ese momento. En los días siguientes, otro millón de soldados franceses pasaron a ser prisioneros de guerra. De haber sabido que pasarían los cinco años siguientes en campos de prisioneros en Alemania no se habrían rendido tan fácilmente.

Lo cierto es que tampoco los alemanes esperaban el anuncio de Pétain. Hitler estaba manteniendo conversaciones con Mussolini, de modo que los ejércitos alemanes continuaron su avance cada vez con mayor facilidad. En el ínterin, se encomendó a Warlimont y a su Estado Mayor que redactaran las condiciones para los franceses.

Estas se expusieron a los franceses unos días después, el 21 de junio, el mismo día que René de Chambrun llegó a la Casa Blanca tras haber cruzado el Atlántico. Allí se reunió con Roosevelt, Harry Hopkins y otros miembros del círculo más íntimo del presidente. Había acudido a pedir armas y apoyo de Estados Unidos, pero, por supuesto, era demasiado tarde.

Mientras tanto, en Francia, Paul Reynaud habló con Pétain y lo instó a que ordenara al almirante Darlan que fuera con la Armada a Estados Unidos. Pétain se negó, aduciendo que los alemanes no vacilarían en tomar feroces represalias si la Armada zarpaba o huía. No obstante, tras esta conversación, Reynaud envió a Pétain una carta en la que le decía que podía explicar esa acción a los alemanes como una insubordinación personal de Darlan. Sostenía que las ventajas a largo plazo de ayudar a los Aliados y de ganar puntos ante los estadounidenses serían muy importantes.

Pétain, empero, no quiso ni oír hablar de ello, y los términos del armisticio fueron inequívocos. La Flota francesa se concentraría en puertos que se designarían más tarde, y se desmovilizaría y desarmaría bajo la supervisión de los alemanes o los italianos. «El Gobierno alemán declara solemnemente al Gobierno francés que

no tiene intención de usar las unidades de esta flota en sus propias operaciones de guerra».[27] Claro que los nazis habían demostrado repetidamente que sus promesas no valían absolutamente nada y, con gran parte de su propia flota hundida o inmovilizada en los astilleros, la oportunidad de hacerse de un solo golpe con la cuarta marina del mundo era una tentación demasiado grande. ¿Por qué no iban a hacerlo? Seguramente, Pétain era plenamente consciente de ello.

En París, a Andrée Griotteray le dolía el corazón. Ahora veía alemanes en las calles de su ciudad todos los días. «Van de aquí para allá como si fueran los amos del lugar —escribió—. Te los encuentras continuamente en nuestros cafés y en nuestros bares, donde cantan y bailan».[28] En los cielos, los aviones alemanes pasaban zumbando y volando tan bajo que estaba convencida de que chocarían con algún edificio. Se veía por las calles a oficiales alemanes circular a toda velocidad en coches elegantes incautados. Eso la indignaba sobremanera. A última hora del 22 de junio estaba en casa, escribiendo su diario y mirando por la ventana. «Está lloviendo a cántaros —anotó—. Los truenos y los relámpagos resuenan en el cielo de París y estoy deprimida. ¿Por qué siento que se me rompe el corazón cada vez que paso junto a un soldado alemán?».[29]

El armisticio se firmó ese día en el mismo vagón del ferrocarril en Compiègne en el que los alemanes habían firmado su rendición en 1918. Para Hitler, que acudió para ser testigo de la humillación de Francia, no pudo haber habido una victoria más dulce. Les había dicho a sus incrédulos generales que Alemania podía destruir a Francia y adueñarse de Europa y, hasta el momento, había resultado cierto. Ahora, le llegaba el turno a Gran Bretaña.

Capítulo 26

El poder aéreo: I

El 30 de mayo, Siegfried Bethke efectuó su quincuagésima salida de combate, esta vez sobre Dunquerque y Ostende, escoltando a los Stuka mientras estos bombardeaban a los barcos británicos que evacuaban a las tropas. «Un espectáculo sobrecogedor desde el aire —apuntó—. Ambos lugares parecían pasto de las llamas. Había muchos barcos pequeños y grandes en la playa para recoger a los soldados ingleses. Bombas, hogueras, fuego antiaéreo. Stukas, humo y emanaciones de gas».[1]

Al día siguiente, durante un ataque a algunos bombarderos franceses LeO 45, uno de sus artilleros lo alcanzó y sufrió la aterradora experiencia de ver como su cabina se incendiaba y de tener que saltar en paracaídas. Como estaba volando bastante bajo, supo que tendría que actuar rápido, pero le costó abrir la cubierta. Trató a la desesperada de repasar mentalmente el procedimiento de salto y, finalmente, se las arregló para abrir la capota, abandonar el avión y tirar de la cuerda de apertura de su paracaídas.

Al mirar hacia abajo, se dio cuenta de que iba directo hacia una trinchera llena de soldados muertos cerca de la cual se elevaba un monumento a los caídos de la Primera Guerra Mundial. Se acercaba vertiginosamente al suelo. Bethke aterrizó mal y el golpe lo dejó inconsciente. Cuando recuperó la conciencia, vio su 109, N.º 7, ardiendo en el suelo mientras soldados de infantería alemanes tiraban de él para ponerlo a salvo. Le dijeron que a apenas doscientos metros había soldados coloniales franceses que, por fortuna para él, no habían intentado ni dispararle ni capturarlo una vez aterrizó.

Cuando lo llevaron de vuelta a su aeródromo, le resultó gratificante ver que el resto del escuadrón se alegraba de verlo con vida, pero, a pesar de que solo tenía quemaduras leves en las manos y un punzante dolor de cabeza, lo pusieron a bordo de un Ju

52 y lo mandaron al hospital de Colonia. El 6 de junio ya había oído hablar de la renovada ofensiva y estaba ansioso por volver a su escuadrón. «Soy sumamente ambicioso —escribió en su diario—. Quiero tener éxito. ¿Quién sabe cuánto durará esta guerra? Si no consigo la Cruz de Caballero, que sea al menos la Cruz de Hierro de Primera Clase».[2] Hasta ese momento, había derribado cuatro aviones, pero estaba seguro de que podrían haber sido más del doble si hubiese tenido mejor puntería. «Fue por mi propia ineptitud y mi nerviosismo —escribió—. Todo fue culpa mía».

También habían derribado a Hajo Herrmann, que había estado volando a diario desde el comienzo de la ofensiva. Hermann había lanzado sus bombas sobre Dunquerque, una a una, con la esperanza de tener una mayor precisión. Sobrevolaba la zona, soltaba una, regulaba los mandos y, luego, repetía el proceso hasta dar en el blanco. Y esta estrategia le había funcionado, pues había hundido un barco. Sin embargo, era un método arriesgado. El 31 de mayo, despegó desde Schiphol, en Ámsterdam, a los mandos de un nuevo Junker 88. Se lanzó en picado sobre un barco, erró y estaba ascendiendo para realizar un segundo intento cuando un Hurricane lo alcanzó y lo obligó a efectuar un amerizaje forzoso, aunque lo bastante cerca de la costa como para ponerse a él y a su tripulación a salvo y llegar rápidamente a tierra. No estaba seguro de en qué lado del frente se hallaba, así que se sintió aliviado cuando vio a unos soldados de la infantería alemana acercarse a él. «Estaba a salvo», escribió.[3] Aquel fue su cuadragésimo vuelo operativo, sin contar sus misiones de combate en España.

A Helmut Mahlke también lo derribaron sobre Dunquerque. La nubes y el humo sobre la ciudad eran tan espesos que había optado por llevar a su *Staffel* por debajo de ella. Era la única manera de alcanzar a sus objetivos, aunque también los convertía en una presa fácil para el fuego desde tierra. De repente, se encontraron bajo un intenso fuego antiaéreo y, poco después, recibieron un impacto en la parte trasera.

—¿Qué ha pasado ahí detrás? ¿Estás herido, Fritzchen? —preguntó a su artillero de cola.[4]

—No, pero el fuego antiaéreo ha cortado los cables de control del fuselaje de cola.

Con los timones de profundidad inoperativos, controlar el Stuka era una tarea sumamente difícil. Se dirigieron al sur y volvieron al aeródromo de Calais Guise. Aún podían volar, pero ate-

rrizar sería harina de otro costal y, por eso, Herrmann le dijo a su artillero, Fritz Baudisch, que saltara en paracaídas. A pesar de todo, Baudisch optó por quedarse.

Tras sobrevolar el aeródromo en círculos, Mahlke inició el descenso con todo perfectamente alineado, pero una fuerte columna de aire caliente lo sacudió en el último momento. El morro cayó como una piedra y el Stuka efectuó un aterrizaje de emergencia: perdieron el tren de aterrizaje y un ala, pero, instantes después, se detuvieron y quedaron sorprendidísimos al ver que seguían de una pieza. En cuanto saltaron y se alejaron corriendo, el Stuka estalló y se convirtió en una masa de fuego. «Tuvimos la inmensa suerte de salir vivos de aquella», escribió Mahlke.[5]

Al día siguiente estaban volando de nuevo, y continuaron haciéndolo los días siguientes. El 1 de junio, varios Spitfire persiguieron en los cielos de Dunquerque a Mahlke, quien los sorteó, aunque por los pelos. En un segundo vuelo sobre Dunquerque ese mismo día, alcanzaron un barco, pero, a continuación, varios Spitfire los atacaron. Una vez más, Mahlke escapó a duras penas. Otros no tuvieron tanta suerte.

En total, la Luftwaffe perdió 1 814 aviones durante la batalla de Francia, aproximadamente la mitad del número con que había empezado el ataque el 10 de mayo, y las experiencias de Bethke, Herrmann y Mahlke dicen mucho sobre la intensidad del combate y de cómo se esperaba que los pilotos lo dieran todo. Quienes se enfrentaron a la Luftwaffe en mayo y junio de 1940 pensaban que dominaba los cielos de forma absoluta, pero, aunque era incuestionable que la Fuerza Aérea alemana era la mejor del mundo en ese momento, no cabe duda de que todavía era fundamentalmente ineficiente y muy pagada de sí misma, y que sus comandantes habían pasado por alto oportunidades que podrían haberla hecho considerablemente mejor de lo que ya era.

Había problemas en prácticamente todos los niveles, pero, sobre todo, en lo referente al liderazgo. El *Feldmarschall* Göring había sido piloto de cazas e incluso había comandado el famoso escuadrón Richthofen en 1918, pero nunca había acudido a la escuela militar superior y había ascendido en la Fuerza Aérea gracias a su posición como número dos del Partido Nazi. Tenía nociones muy escasas sobre el mando militar y no sabía demasiado sobre la guerra aérea moderna. De hecho, era mucho mejor hombre de negocios y político que comandante de la Fuerza Aérea.

El problema era que los comandantes a su cargo lo sabían. El motor de la Luftwaffe eran los jóvenes, todavía en la veintena, que habían entrado en la Luftwaffe en sus inicios, a mediados de la década de 1930, habían combatido en Polonia y en Francia, y tenían una experiencia operativa esencial. Estos hombres eran ahora comandantes de escuadrón y de grupo y, por supuesto, eran capaces de transmitir su conocimiento a los pilotos y las tripulaciones más jóvenes. Hajo Hermann se encontraba entre ellos; también Johannes *Macky* Steinhoff, un *Staffelkapitän* del 4.º escuadrón de la 2.ª ala de caza. Steinhoff tenía veintiséis años y era un piloto inteligente con un talento natural para la aviación. Cuando era más joven, quiso dedicarse a la enseñanza, pero provenía de una familia de clase trabajadora y se había visto obligado a dejar la universidad por falta de fondos. En su lugar, había entrado en la Kriegsmarine como piloto naval. Desde allí, había pasado a la Luftwaffe en 1935 y estuvo en la Escuela de Cazas con muchos de los pilotos que ya habían conseguido hacerse un nombre, como Adolf Galland, Werner Mölders y Johannes Trautloft. Mucho lamentó Steinhoff no haber ido a España, pero su nombre se hizo conocido cuando, en diciembre de 1939, él y sus camaradas del 4.º escuadrón interceptaron una formación de bombarderos Wellington a las afueras de Wilhelmshaven y derribaron a doce de los veintidós aviones. Steinhoff se anotó personalmente el derribo de dos de ellos.

La máquina de propaganda de Goebbels sacó el máximo partido de ese lance, y Steinhoff y algunos otros recibieron órdenes de ir a Berlín a reunirse con el propio Goebbels, Von Ribbentrop y Göring. Ninguno de ellos impresionó a Steinhoff. «Miré a esos hombres —dijo Steinhoff— y me pregunté cómo unas criaturas de aspecto tan débil dirigían un país tan grande».[6] El comandante en jefe los acribilló a preguntas sobre el combate aéreo, como un niño con un entusiasmo desmedido deseoso de oír hablar de aventuras en los cielos; mostró una falta total de seriedad y de sentido de la estrategia. «Me pareció irritante, agotador y entrometido —añadió Steinhoff—. Le encantaban el contacto físico, los abrazos y dar palmaditas en la espalda. Me sentí incómodo». Steinhoff y sus amigos lo llamaban «el Gordo». Lejos de ser un caso aislado, mucha gente compartía las opiniones de Steinhoff. El hecho de que Göring concitase tan poco respeto no era una buena señal.

Göring tampoco demostró una gran capacidad de liderazgo en el Ministerio del Aire del Reich, el Estado Mayor de la Luftwaffe. Al igual que Hitler, aplicaba una política de «divide y vencerás», mantenía a sus rivales en mandos paralelos y procuraba sembrar la discordia entre sus subordinados. El único que sorteó con éxito todos estos obstáculos, y que además tenía una dosis extraordinaria de sentido común, fue el general Walther Wever, el jefe de Estado Mayor de la Luftwaffe. Wever había diseñado planes para una fuerza de bombarderos independiente y estratégica. Se había dado cuenta de que la mayor amenaza para Alemania estaba en el este y, por lo tanto, crear una gran fuerza de bombarderos pesados que fuera la columna vertebral de la defensa aérea del Reich no solo era una idea sensata, sino que incluso Göring estuvo de acuerdo en ese momento. Por desgracia para la Luftwaffe, Wever murió en un accidente aéreo antes de que su fuerza de bombarderos entrara en fase de producción.

Su puesto lo ocuparon, primero, Albert Kesselring, antiguo oficial de artillería, luego el general Hans-Jürgen Stumpff y, por último, el *Oberst* Hans Jeschonnek, todavía en la treintena cuando accedió al cargo. Uno de los problemas era que Jeschonnek no se llevaba bien con el general Erhard Milch, antiguo director de la aerolínea civil Lufthansa y el segundo de Göring desde la creación de la Luftwaffe. Milch carecía de experiencia militar y fue otro de los que ascendieron prácticamente desde la nada, pero era un administrador sumamente competente y era capaz de solventar cualquier problema y conseguir que se hicieran las cosas. Para Göring, empero, Milch era *demasiado* competente, de modo que le cortó las alas nombrando a Ernst Udet jefe de la Oficina de Armamento Aéreo a principios de 1939. Udet era un piloto sobresaliente, un as de la aviación, uno de los mejores amigos de Göring y extremadamente sociable. Había sido Udet quien había animado en 1936 al joven escocés Eric Brown a volar. Sin embargo, no era un hombre de negocios, no sabía prácticamente nada de aprovisionamiento y carecía del implacable carácter maquiavélico y la artería que se esperaban de él. Además, aunque su puesto técnicamente debería haberlo convertido en un subordinado directo de Milch, Udet reportaba directamente a Göring. Esta fue una pésima decisión, porque Milch y Udet siempre se habían llevado bastante bien y, bajo la atenta mirada y el asesoramiento pragmático de Milch, Udet podría haber subsanado sus carencias. En cambio, Milch y Udet

empezaron a desconfiar el uno del otro, y este último se mostró cada vez más inseguro sobre su posición y su criterio.

En mayo de 1940, hacía tiempo que se había dejado de lado el programa original de Wever de fabricar bombarderos cuatrimotores. En lugar de eso, los bombarderos operarían junto con los cazas en una Luftwaffe integrada por flotas aéreas, las *Luftflotten,* y los cuerpos aéreos, los *Fliegerkorps,* que se fusionarían para dar apoyo directo a las fuerzas de tierra. No había una fuerza de bombarderos que operara independientemente de las fuerzas de tierra; no existía ninguna fuerza estratégica de bombarderos.

La Luftwaffe tenía bombarderos de mediados de la década de 1930 en abundancia, como el Heinkel 11 y el Dornier 17, pero todos los nuevos modelos se habían desarrollado para el bombardeo en picado. A Udet le había entusiasmado la técnica del bombardeo en picado al ver en acción a los Curtiss Helldiver durante una visita a Estados Unidos algunos años antes. De este modelo nacieron los Junkers 87, los *Sturzkampfflugzeug,* también conocidos como «Stuka». El principio en que se basa el bombardeo en picado es muy sólido: cuando un avión bombardea en picado, puede acercarse más al objetivo. Esto permite una mayor precisión, sobre todo si tenemos en cuenta que Alemania no poseía una mira de bombardero efectiva. Cuanto mayor era la precisión, menor era la necesidad de material de guerra y de aviones, y fue esto, principalmente, lo que hizo que el bombardero en picado resultara tan atractivo; Alemania no tenía ni la infraestructura ni la materia prima necesarias para reunir una fuerza numerosa de bombarderos pesados.

Durante la campaña polaca, en Noruega y, nuevamente, en Francia, los Stuka demostraron sobradamente su eficacia como arma de guerra, reforzada por el añadido de una sirena que sonaba cuando se lanzaban en picado y que aterrorizaba a quienes se convertían en el objetivo. Para Goebbels, el Stuka se había convertido en el símbolo más potente del poderío militar de la Alemania nazi. Por todo el mundo se difundían noticieros, con efectos sonoros incluidos, en los que se veía Stukas lanzándose en picado y sembrando el terror y la destrucción entre los enemigos de Alemania.

En realidad, es probable que un solo tipo de bombardero en picado fuera suficiente para una fuerza aérea. Sin embargo, Udet y Jeschonnek no lo creyeron así y decidieron añadir capacidades de bombardeo en picado a su último modelo, el Junkers 88 bimotor. Este avión se había concebido como un bombardero mediano de

gran velocidad y largo alcance, y uno de los primeros prototipos había conseguido el récord de volar con dos toneladas de bombas a lo largo de 900 kilómetros a una velocidad media de casi 500 km/hora. Ningún otro bombardero del mundo podía transportar tanta carga tan lejos y tan rápido. En suma, era un éxito. También estaba en proyecto un bombardero pesado cuatrimotor, el Heinkel 177, pero estos dos aviones hacían pensar que la Luftwaffe pasaría a tener un papel más estratégico, algo que no concordaba con la idea de Jeschonnek sobre cómo hacer un mejor uso de las fuerzas aéreas.

Tanto Udet como Jeschonnek decidieron que, en lugar de desarrollar el Ju 88 y el He 177 como habían sido concebidos originalmente, sería mejor dotarlos de capacidad de bombardeo en picado. Esto ocasionó no pocos quebraderos de cabeza a Junkers y Heinkel, e hizo necesarias nada menos que 25 000 modificaciones al diseño original del Ju 88. La producción sufrió un retraso enorme y esa fue la causa de que Hajo Herrman y el resto del Ala de Bombardeo 4 tuvieran que esperar hasta la primavera de 1940 para que los equiparan con este bombardero. La mayor parte de las unidades de bombarderos todavía empleaban los obsoletos Heinkel 111 y Dornier 17. Y, tras las modificaciones, el Ju 88 ya no era especialmente rápido ni de largo alcance. En realidad, ahora alcanzaba una velocidad máxima de apenas 432 km/h, no mucho mayor que la del Heinkel o la del Dornier. En cuanto al Heinkel 177, ni siquiera había entrado todavía en fase de producción.

El problema era que los bombarderos en picado tenían que ser pequeños debido al peso y a la atracción gravitatoria. Heinkel trató de resolver el problema colocando dos motores, uno encima del otro, impulsando una sola hélice en cada ala. Sin embargo, esto no funcionó y causó la muerte innecesaria de varios pilotos de prueba. Había un cuatrimotor, el Focke-Wulf 200 *Condor*, que estaba reservado para el reconocimiento de largo alcance y para bombardeos antibuques, pero originariamente se había diseñado como avión de transporte y no como bombardero pesado. En cualquier caso, sufría problemas estructurales que no se habían resuelto: tenía una capacidad de carga de solo cuatro toneladas, y Focke-Wulf jamás fue capaz de fabricarlo en cantidad suficiente. Una muestra de ello es que, a lo largo de todo 1940, solo construyó veintiocho aviones.

Por otra parte, estaban los cazas. La Luftwaffe tenía dos modelos, ambos diseñados por el profesor *Willy* Messerschmitt en la

Bayerische Flugzeugwerke AG, que en 1938 fue rebautizada como Messerschmitt AG. El caza de un solo motor, el Me 109 E, era el mejor caza del mundo en 1940, pues ascendía más rápido y llevaba más armamento que cualquier otro, con el equivalente a cincuenta y cinco segundos de fuego de ametralladora y ochenta balas de 20 mm, y descendía en picado más rápido que sus rivales. Era un poco difícil de pilotar y, como consecuencia del tremendo par motor producido por el motor Daimler-Benz 601, podía volcar fácilmente al despegar a menos que el piloto fuera muy experimentado. Solo tenía un defecto más: la visibilidad en la cabina era muy limitada. En todos los demás aspectos, era insuperable. Además, como tenía el tren de aterrizaje adosado al fuselaje, se fabricaba y reparaba con mayor rapidez. Las alas, por ejemplo, podían fabricarse por separado.

El segundo modelo era el Messerschmitt 110, un avión bimotor concebido originalmente como un caza de escolta de largo alcance. Era uno de los favoritos de Göring y, por lo tanto, nadie se atrevía a decirle que tenía numerosos defectos, entre ellos su lentitud para ascender y lanzarse en picado y su escasa capacidad de maniobra, lo cual aumentaba las posibilidades de que saliera perdiendo en un combate con un caza monomotor. Tan encantado estaba Göring con el Me 110 que lo llamó el *Zerstörer* (el Destructor) y creó alas especiales a las que trasladó muchos de los mejores pilotos de cazas de las unidades monomotores para pilotarlos. Y una vez más, a lo largo y ancho de Polonia y Noruega, donde no encontraron oponentes modernos, el mito que rodeaba su potencia no hizo sino crecer.

Sin embargo, había otro caza monomotor que podría haber cumplido mejor la función de escolta del Me 109 E. Este era el Heinkel 112, que se había presentado como caza al mismo tiempo que el 109 y que, en un principio, había funcionado incluso mejor. La Luftwaffe había encargado más prototipos de ambos y, para cuando la Messerschmitt desarrolló el 109 E, los He 112 ya alcanzaban velocidades superiores a los 560 km/h, eran considerados muy maniobrables, tenían un sólido tren de aterrizaje que se plegaba hacia dentro, alas elípticas y un sorprendente alcance de más de mil cien kilómetros, notablemente superior al del Me 110. Su velocidad de ascenso no era tan buena como la del Me 109 E, pero alcanzaba los 6000 metros en diez minutos. Cuando Heinkel se quejó de que merecía un encargo de la Luft-

waffe para fabricar este caza, Udet le dijo tajantemente que se olvidara del tema, cosa que hizo. Al fin y al cabo, los rumores de que tenía sangre judía siempre persiguieron a Heinkel, por lo que lo mejor era no levantar demasiada polvareda. Además, Udet y Messerschmitt eran buenos amigos, y el profesor, un buen hombre del partido. En cualquier caso, que un avión tan bueno y versátil como el He 112 fuera rechazado, especialmente teniendo en cuenta su increíble autonomía, era algo asombroso. La autonomía sería fundamental en los combates en Gran Bretaña. Este fue un movimiento poco afortunado para la Luftwaffe, porque la falta de respaldo al Heinkel les hizo descartar una combinación claramente ganadora.

Otro motivo de preocupación era la escasez de escuelas de formación. Hitler se había dado cuenta de que, después de Múnich, Gran Bretaña, en especial, estaba aumentando el rearme de su Fuerza Aérea y le dijo a Göring que quería multiplicar por cinco el tamaño de la Luftwaffe. Esto no se transmitió al resto del Estado Mayor de la Fuerza Aérea hasta varios meses después y nunca se llevó a la práctica, en gran medida porque carecían



El Me 110 *Zerstörer*, el Destructor: armado hasta los dientes, aunque poco adecuado para el combate aéreo.

de los medios para hacerlo y, en parte, porque Jeschonnek estaba empecinado en aplicar el concepto de la guerra rápida, según el cual todo se dirimía en una batalla decisiva a un ritmo vertiginoso. En junio de 1940, las escuelas de formación habían sido despojadas prácticamente en su totalidad de los Ju 52 que se usaban para el entrenamiento y de muchos de sus instructores. Tampoco es que hubiera suficientes escuelas de vuelo cuando se inició el conflicto; solo había una, por ejemplo, para la formación de los pilotos de caza.

Tamaño desmantelamiento de las escuelas de vuelo era acorde con los principios de una guerra rápida en la que todo se decidía en el primer asalto y, por lo tanto, el estado en que quedaran las escuelas no tenía la menor importancia... siempre y cuando la Luftwaffe no se viera envuelta en una guerra prolongada.

El problema era que ya empezaban a aparecer problemas. La pérdida de tantos aviones el 10 de mayo fue una clara advertencia, pero tras la batalla aérea de Dunquerque, sonaron todas las alarmas. Göring había prometido a Hitler que su Luftwaffe destruiría a la BEF e impediría una evacuación masiva. El oficial privado de inteligencia de Göring en la Luftwaffe, el *Oberst Beppo* Schmid, escuchó esta conversación telefónica. «Göring describió esta misión como la especialidad de la Luftwaffe —dijo Schmid— y señaló que no era previsible que la avanzada del Ejército alemán, ya cansada de combatir, pudiera evitar la evacuación de los británicos».[7] Esto revelaba una espectacular falta de comprensión de cuanto sucedía sobre el terreno por parte de Göring y de Hitler, quienes, tras los éxitos obtenidos en la guerra hasta ese momento, se habían creído ellos mismos la propaganda de que la Luftwaffe era invencible.

Sin embargo, Göring fue incapaz de mantener su promesa sobre Dunquerque. El bombardeo en picado era muy efectivo cuando se tenía un dominio casi absoluto del cielo y sobre blancos fijos, pero no era tan eficaz cuando se trataba de acertar sobre un blanco móvil y en cielos plagados de cazas enemigos. Los barcos no permanecen inmóviles y, en cualquier caso, incluso a solo 600 metros de altura, a menudo se ven como si fueran poco más que lápices; esa fue una de las razones por las que tantos hombres escaparon. Es más, cuando el bombardero en picado ascendía de nuevo, lo hacía tan lentamente que se convertía en un blanco fácil para cualquier caza enemigo que estuviese a la espera, como

un halcón, para atacarlo desde arriba. La Luftwaffe no solo fue incapaz de impedir la evacuación de los británicos, sino que su fuerza de bombarderos y, en especial, sus Stuka y sus nuevos Ju 88 sufrieron graves pérdidas.

También se hizo evidente que existía una desconexión tecnológica. Ya en diciembre, *Macky* Steinhoff y el Ala de Caza 2 habían interceptado a los Wellington de la RAF gracias al sofisticado radar de la Kriegsmarine. A pesar de esto, la Luftwaffe no empleó el radar con ese objetivo en ninguna de sus operaciones. Y mientras que la radio había permitido a los alemanes controlar la batalla contra la 1.ª División Acorazada francesa, en cuanto estaban en el aire, los aviones de la Luftwaffe quedaban abandonados a su suerte; podían comunicarse con los demás aviones de su *Staffel,* pero eso era todo. No había controladores de tierra que los guiaran hacia sus objetivos, no había comunicación con unidades de bombarderos ni con otras unidades de cazas. Era curioso que estas tecnologías, que los alemanes habían desarrollado y que habían demostrado tan claramente su valía, no se hubieran integrado en las fuerzas aéreas.

Sin embargo, ahora, con Francia fuera de juego, la Luftwaffe de Göring, tan imparable hasta ese momento, tendría que operar a través del canal de la Mancha por su cuenta y de una manera para la cual no estaba ni instruida ni preparada, y su misión era derrotar a la RAF.

En cualquier caso, si Göring y sus comandantes estaban preocupados, no lo demostraron. El cuadro que pintaba su servicio de inteligencia daba a entender que la RAF estaba muy debilitada por las batallas recientes y que borrarla del cielo sería sumamente fácil. Göring aseguró a Hitler que, en solo cuatro días, la RAF desaparecería de los cielos británicos.

TERCERA PARTE

LA GUERRA EN EL AIRE Y EN EL MAR

Capítulo 27

El poder aéreo: II

Göring no estaba muy desencaminado al suponer que la RAF se había debilitado a causa de la lucha reciente. La RAF había perdido 1 067 aviones y 1 127 pilotos y miembros de tripulaciones desde el 10 de mayo. Durante la mayor parte de este tiempo, había aprendido algunas lecciones muy duras. Una gran parte de los tripulantes de bombarderos había muerto, o bien de forma aislada o en grupo, al ser sorprendidos por cazas enemigos que andaban merodeando. Un avión, el Fairey Battle, un bombardero ligero monomotor, quedó especialmente expuesto. El 11 de mayo, seis de los nueve Battle belgas fueron derribados, mientras que, ese mismo día, solo uno de ocho Battle de la RAF sobrevivió a una operación de bombardeo. Al día siguiente, enviaron cinco Battle a atacar un puente. Cuatro fueron derribados y el quinto se estrelló al aterrizar. El Fairey Battle demostró ser tan completamente inadecuado para la tarea que se retiró a todos los efectos de posteriores operaciones.

Era indiscutible que el Mando de Bombardeo y el Mando Costero de la RAF tendrían un papel vital en la inminente batalla aérea contra Alemania, pues atacarían objetivos dentro del Reich y también destruirían aeródromos alemanes en el norte de Francia. De hecho, entre el 15 de mayo y el 4 de junio, cuando Francia se deshizo de sus reservas con respecto al bombardeo de objetivos dentro de Alemania, el Mando de Bombardeo había efectuado 1 700 misiones de combate a lo largo y ancho del Reich.

Entre los que a menudo se encontraban en cielo alemán estaban los Hampden del 83.er Escuadrón. La noche del 17 de mayo, por ejemplo, estaban entre los cuarenta y ocho bombarderos que se disponían a atacar Hamburgo, el puerto más grande de Alemania. El objetivo era la refinería de petróleo situada cerca de los muelles. Guy Gibson y su tripulación habían decidido despegar

más tarde que la mayoría, en parte porque había una película que querían ver en Lincoln, pero, sobre todo, porque se proponían llegar cuando empezara a apuntar el amanecer para contar con la ventaja de una mayor visibilidad. Llegaron a Hamburgo sin problema y contemplaron la gran ciudad, que se extendía kilómetros y kilómetros. Gibson identificó un tanque de petróleo incendiado y decidió tratar de descender en picado a través de los incómodos reflectores y del intenso fuego antiaéreo. Entonces vio como uno de los aviones de su grupo caía en llamas y se dirigió al objetivo, volando a 1 800 metros antes de lanzarse en picado. Las primeras bombas cayeron, pero dio la impresión de que no habían detonado. Lo intentaron de nuevo. Esa vez, parecía que habían dado en el blanco, pero de repente se encontraron volando sobre el centro de Hamburgo, en medio de un fuego antiaéreo, y golpearon el cable de un globo de barrera que les dañó el ala de estribor. «Por fin nos encontrábamos fuera —apuntó Gibson— y, a pesar del habitual intercambio de fuego entre nosotros y el fuego antiaéreo de los barcos, llegamos a la costa sanos y salvos».[1] La incursión dejó treinta y seis incendios, la fábrica de fertilizante Merck'sche quedó destruida, 160 edificios quedaron dañados y treinta y cuatro personas murieron. No puede decirse que fuera una destrucción masiva, pero eso realmente no importaba en ese momento. Lo único que tenía que hacer Gran Bretaña era mantenerse en la lucha. Era importante que estos ataques irritasen a los nazis, pues disminuían su aura de invencibilidad. Además, los obligaba a aumentar las defensas nacionales y las de los aeródromos, y esto detraía el tiempo y los recursos reservados para atacar a Gran Bretaña.

Sin embargo, no podía negarse que, al salvaguardar el espacio aéreo británico, el Mando de Caza desempeñaba el papel más importante. Tanto el mariscal en jefe del Aire, sir Cyril Newal, jefe de Estado Mayor del Aire, y el mariscal en jefe del Aire, sir Hugh Dowding, comandante en jefe del Mando de Caza, recomendaron repetidamente a Churchill que no enviara más cazas a Francia, especialmente una vez quedó claro que Francia estaba acabada. En su opinión, era desperdiciar recursos. En total, 396 Hurricane y 67 Spitfire fueron abatidos en el espacio aéreo de Francia. Los Spitfire procedían directamente del Mando de Caza y solo se habían usado desde el sudeste de Inglaterra durante la batalla aérea de Dunquerque, pero el resultado de esta contribu-

ción fue que, a comienzos de junio, al Mando de Caza solo le quedaban 331 aviones. Dowding había calculado que necesitaba 58 escuadrones para defender adecuadamente Gran Bretaña, y eso basándose en el supuesto de que la Luftwaffe atacara desde Alemania y no desde Francia.

Tal como estaban las cosas, a comienzos de junio, las fuerzas de Dowding mantendrían un pulso difícil con el enemigo; aunque es cierto que, para entonces, Alemania había pasado tres semanas destrozando Francia y después debía prepararse para el ataque aéreo definitivo sobre Gran Bretaña. Incluso el propio Hitler reconocía que no sería posible invadir sus islas a menos que la Luftwaffe dominara los cielos del frente de invasión, por lo que la primera tarea era destruir a la RAF, y para ello no bastaba con chasquear los dedos. A diferencia del Heinkel 112, el Me 109 tenía un alcance muy limitado y, por ello, el grueso de los cazas alemanes debían acercarse lo máximo posible a Inglaterra. Esto hizo necesaria la creación de un buen número de aeródromos de cazas en Normandía y Pas-de-Calais, lo cual llevaría tiempo: había que preparar pistas de aterrizaje, levantar defensas antiaéreas y cavar trincheras, montar talleres y recintos defensivos para los aviones construidos. En otras palabras, el Mando de Caza de Dowding contaba con un poco de tiempo a su favor, aunque esto apenas se hizo patente en los momentos posteriores a la veloz e increíble derrota total que sufrió la Europa Continental.

Y cada día, cada semana, marcaba una diferencia brutal. Cuando se convirtió en primer ministro, Churchill recurrió a un viejo amigo para remodelar por completo la producción de aviones. A diferencia de Ernst Udet, lord Beaverbrook era un magnate de la prensa canadiense sumamente rico y exitoso, y maquiavélico y despiadado como el que más. Puede que no supiera mucho de aviones, pero sabía muchísimo de negocios.

El 17 de mayo se creó el Ministerio de Producción de Aviones, y Beaverbrook no perdió tiempo para ponerse manos a la obra. Contó con cierta ventaja, pues ya existía una serie de fábricas en la sombra, entre ellas, por ejemplo, la de Castle Bromwich, construida por lord Nuffield, propietario de los vehículos Morris. Esta fábrica estaba diseñada para copiar el trabajo de las plantas madre y abordar la producción en cadena de una manera muy similar a las fábricas filiales que Bill Knudsen había montado para la Ford. Además, el Ministerio del Aire había creado previamente

un Comité de Aprovisionamiento que había estado acumulando existencias de hierro, acero, metacrilato y otros materiales clave, por lo que el Gobierno había autorizado también en abril de 1938 la construcción de 12000 aviones costaran lo que costasen.

Aun así, el impacto de Beaverbrook fue considerable. Reunió un equipo de expertos y personal muy capaz y competente formado por personas a las que conocía y en las que confiaba. Lord Huffield fue despedido y la Morris quedó fuera de la fábrica fantasma de Castle Bromwich, que fue adquirida por Vickers Aviation. Castle Bromwich produjo Spitfire diseñados y construidos originalmente por la pequeña empresa Supermarine de Southampton durante el resto de la guerra. Pronto aparecerían otras fábricas fantasma para la producción de Spitfire en Salisbury, Trowbridge y en otros lugares, aunque también había otras fábricas que producían diferentes modelos. De manera casi inmediata, Beaverbrook limitó también la futura producción a apenas cinco aviones: dos cazas —el Spitfire y el Hurricane—, el bombardero mediano Blenheim y los bombarderos pesados Whitley y Hampden. Se redujeron los trámites administrativos, los trabajadores se vieron obligados a trabajar los siete días de la semana, se dejó de lado la normativa laboral y las órdenes e instrucciones se daban por teléfono y no por correo postal. Si había un atasco en la producción, Beaverbrook enviaba a alguien de su plantilla para que identificara el problema y lo solucionara.

Cuando Beaverbrook se hizo cargo de la producción, se fabricaban unos 130 aviones por semana. A finales de junio, la cifra había aumentado a 300 por semana y, en total, salían de las fábricas alrededor de 446 cazas nuevos todos los meses.[2] Esto era prácticamente más del doble de lo que producía la Luftwaffe. A comienzos de julio, el Mando de Caza tenía más de 600 aviones y Dowding empezaba a respirar un poco más tranquilo.

Beaverbrook también transformó la reparación y el salvamento de aviones. De esto se ocupaba la Organización de Reparación Civil (CRO por sus siglas en inglés). Una clasificación nueva y más eficiente de daños y la insistencia en la necesidad de largos turnos de trabajo dieron buenos resultados, lo mismo que el hecho de que él se hiciera cargo de todas las unidades de almacenamiento de aviones, de las que antes se ocupaba el Ministerio del Aire; de hecho, el Ministerio del Aire fue ignorado por completo. Además de los cerca de 300 aviones nuevos a la semana, la

CRO reparaba otros 250. En cuestión de semanas, la producción de aviones había aumentado en un 62 por ciento; la de motores nuevos, en un 33 por ciento; y las reparaciones de aviones, en un 186 por ciento, algo realmente sorprendente. En el Ministerio del Aire, sin embargo, no todos aprobaban estos métodos algo intimidatorios ni la forma que tenía de pasar por encima de cualquier organización que discrepase con él, pero Dowding estaba encantado.

Además, el Mando de Caza se había preparado para una batalla aérea defensiva en Gran Bretaña. Dowding había asumido el cargo de primer comandante en jefe del Mando de Caza en 1938, tras haber trabajado en el Ministerio del Aire como miembro del Aire para la Investigación y el Desarrollo. Gracias a esto, había entrado en contacto con muchas nuevas tecnologías, mientras que, como comandante en jefe del Mando de Caza, había supervisado cuidadosamente el desarrollo del primer sistema de defensa aérea plenamente coordinado del mundo.

Para ello, fue clave el radar, o RDF (del inglés, *Radio Direction Finder)* como lo llamaban los británicos. A diferencia del radar Würzburg alemán, el británico, desarrollado de forma bastante independiente, era estático y comparativamente sencillo. La cadena de estaciones de radar bautizada como Chain Home tenía una extensión aproximada de unos ciento noventa kilómetros, y cada estación constaba de tres mástiles de cerca de ciento diez metros de altura que emitían señales de radio y tres mástiles de alrededor de setenta y tres metros que recibían los reflejos a modo de eco. Después estaba la Chain Home Low, que no tenía el mismo alcance pero detectaba aviones a alturas más bajas y con mayor precisión. Gran Bretaña tenía ahora una cadena continua de estas estaciones de radar que cubrían la totalidad de las costas meridional y oriental de la isla. Si cualquier avión alemán se acercaba, sería detectado.

Para complementar la cadena de estaciones de radar, se creó el Cuerpo de Observadores, compuesto por unos treinta mil voluntarios civiles, mucho mejores que el radar para calcular la altura de los aviones y proporcionar una descripción visual más precisa. Toda la información de las cadenas de radar y los numerosos puestos del Cuerpo de Observadores se recibía en un centro de la RAF en Bentley Priory, el cuartel general del Mando de Caza. Los mensajes se transmitían por teléfono y, para ello, se tendió

una enorme cantidad de líneas nuevas además de líneas de apoyo. De este modo, se aseguraban de que la información llegara sin interrupciones a la sala de filtrado de Bentley Priory. En la Sala de Filtrado se cotejaba y evaluaba, y se creaba un cuadro de actividad que se distribuía a los grupos y sectores del Mando de Caza. Este estaba dividido en cuatro grupos: el Grupo 11 cubría el sudeste, el Grupo 10 cubría el centro sur y sudoeste de Inglaterra, el Grupo 12 el centro del país y el Grupo 13 el norte. A su vez, cada grupo se dividía en sectores. Tanto los cuarteles generales de grupo como los sectores no solo tenían una sala de operaciones, sino también una de recambio situada a kilómetros de distancia por si la principal era bombardeaba. Todas tenían exactamente el mismo aspecto y se componían básicamente de una gran mesa con un mapa, un gran tablero en el que se registraba la situación de los escuadrones en cada momento y una plataforma desde la cual los controladores veían esta masa de información de un vistazo. Todos los que participaban en el proceso sabían exactamente lo que debían hacer y todas las tareas específicas eran intercambiables, de modo que alguien que trabajase en la estación del sector de Biggin Hill, por ejemplo, podía trasladarse al cuartel general del Mando de Caza y hacer el mismo trabajo.

Los escuadrones despegaban rápidamente para salir al encuentro de las formaciones enemigas que llegaban y, a continuación, los controladores de tierra —que trabajaban desde las salas de operaciones del sector y se comunicaban por radio— los dirigían hacia sus objetivos. El lenguaje que empleaban estaba parcialmente codificado, pero más por razones de claridad que de seguridad. Todos los aviones estaban equipados con un detector de dirección de alta frecuencia o HF/DF, más conocido como «Huff Duff», que transmitía señales que recogían en las salas de operaciones y permitían a los controladores de tierra ver qué rumbo llevaban los aviones a fin de dirigirlos mejor hacia su objetivo. Por último, en cada avión había un aparato llamado «identificador amigo-enemigo» o IFF, por sus siglas en inglés, que transmitía una señal característica si volaba cerca de la costa que el radar británico recogía.

Lo mejor del sistema era su simplicidad. Un gran número de ingeniosos avances tecnológicos y la eficiencia humana se unieron para crear una red de defensa que representaba mucho más que la suma de sus partes individuales. En Francia, la Luftwaffe había



La cadena nacional de estaciones de radar fue una pieza clave en el efectivo sistema británico de defensa aérea.

llevado siempre la iniciativa porque su enemigo solo podía adivinar cuáles eran los planes de los alemanes. Eso ya no le ocurriría a Gran Bretaña. El sistema de Dowding servía tanto para salir al encuentro del enemigo como para evitarlo. El principal cometido de la Luftwaffe era destruir a la RAF. El del Mando de Caza, asegurarse de que esto no sucediera.

El destino de las democracias dependía del resultado de la batalla aérea que estaba a punto de desencadenarse.

Capítulo 28

No, solos no

El impacto y la escala de la derrota en la Europa Continental habían sumido a muchos en Gran Bretaña, especialmente a sus dirigentes, en una profunda desesperación y no cabe duda de que esos días de finales de mayo y principios de junio se contarían entre las horas más oscuras de su historia. Para quienes vivían en Kent, por ejemplo, debía de ser bastante alarmante pensar que a apenas treinta kilómetros ondeaban ahora banderas con la esvástica nazi, movidas por la brisa estival, y que toda la línea costera, desde el Círculo Ártico, bajando por Europa hasta la costa occidental de África, estaba ahora bajo el control de los nazis o de los simpatizantes de Alemania. La imagen de una Gran Bretaña luchando como un David contra el poderoso Goliat nazi y desafiando con determinación y valentía a las imparables hordas de Hitler comenzaba a tomar forma. El 18 de junio, se publicó en el periódico *Evening Standard* una viñeta de un soldado británico amenazando con el puño a la Europa ocupada por los nazis y diciendo: «Pues nada, estamos solos».[1]

Sin embargo, Gran Bretaña no era David, y tampoco estaba sola. Puede que hubiera quedado a la deriva con respecto a Europa, pero no estaba sola. Churchill quiso dejarlo claro en el discurso que pronunció el mismo día que se publicó la viñeta de Low y que, bajo el título «La mejor hora», pintó la situación como un choque del bien contra el mal y una batalla por Gran Bretaña, por su imperio, por Estados Unidos y el resto del mundo libre contra los designios de Hitler para la dominación mundial. Por muy aislada que estuviese Gran Bretaña del resto de Europa, aún tenía el apoyo de una gran parte del mundo. Y, lo más importante, también contaba con el respaldo de la enorme mayoría de la flota mundial.

El problema era que, en aquel momento, muchas personas, y también los historiadores posteriormente, asociaron la derrota de

la pequeña contribución del ejército de Gran Bretaña en Francia con un fracaso de su esfuerzo bélico en sí mismo. Se pensaba que la causa de esta derrota estaba en un fracaso técnico, industrial y militar, pero no era así. Por aquel entonces, Gran Bretaña ya producía más aviones, tanques y barcos que Alemania. Además, era el país con el mayor nivel adquisitivo y mejor acceso a los recursos de todo el mundo. Tan poderosa era Gran Bretaña mundialmente que podía intimidar a estados más pequeños para que le dieran crédito, lo cual garantizaba que su producción fuera mayor que la de Alemania. Y, si bien era totalmente cierto que su ejército era mucho más pequeño que el alemán, eso formaba parte de una cuidadosa política que anteponía el uso del poder aéreo y naval y la tecnología moderna al despliegue de millones de soldados en el frente de batalla. El lema era «Acero, no carne». Por lo que respecta a Gran Bretaña, los ejércitos a gran escala representaban un uso ineficaz de mano de obra porque conducían inevitablemente a un mayor número de bajas. Churchill era un firme defensor de esta política, lo cual no era nada nuevo: al fin y al cabo, él había impulsado el desarrollo del tanque —o «barco de tierra», como se lo denominó en un primer momento— teniendo muy presente este principio.

La causa de la derrota en Francia era, en parte, la propia naturaleza de la alianza anglo-francesa, porque, a pesar de que era notable lo bien que se llevaban todos los miembros del Consejo Supremo de Guerra, no cabe duda de que formaban un extraño grupo. Las cadenas de mando eran poco prácticas pues, casi siempre, el liderazgo político era inadecuado para la tarea y se perdía mucho tiempo. Aunque esto había influido, Francia había sido el principal socio en la guerra terrestre y, por lo tanto, la derrota era en buena parte culpa suya.

La verdad es que sus comandantes eran demasiado mayores, vivían demasiado anclados en el pasado y tenían muy poca resistencia física y mental como para hacer frente al inminente desastre. Georges tenía sesenta y cuatro años; Gamelin, sesenta y ocho; Weygand, setenta y tres; Pétain, ochenta y cuatro. En cambio, en los ejércitos alemán y británico —por no mencionar el holandés y el belga— todos estaban entre los cuarenta y los cincuenta años. La estructura francesa era un pantano burocrático y su lentitud había sido un freno para la iniciativa. El ejército francés había sido diseñado para librar una guerra defensiva según un plan muy

estricto. Cuando ese plan se deshizo, sus hombres no supieron qué hacer. La complacencia se instaló, por ejemplo no había ni una sola mina de tierra en Sedán, donde las tropas de Guderian cruzaron el Mosa; debería haberlas habido, pero se había pasado por alto. Se hizo caso omiso de los informes que hablaban de la presencia de alemanes en las Ardenas. Las comunicaciones fueron deficientes: había pocas radios y la mayor parte de los mensajes se transmitían por teléfono —cuyas líneas frecuentemente estaban cortadas— o por mensajeros, que se afanaban por abrirse camino en unas carreteras atascadas. Esto hacía que los contraataques coordinados fueran prácticamente imposibles. Los tanques más modernos y los millones de soldados poco servían si no se los podía desplegar realmente.

Sea como fuere, la situación de Gran Bretaña se había visto muy afectada como resultado de la derrota en Francia de dos maneras principales.

La primera tenía que ver con sus fuerzas armadas. La estrategia de guerra de los británicos se había basado en el supuesto de que la mayor parte de los enfrentamientos sobre el terreno serían responsabilidad de Francia, pero ahora su aliado no estaba. La BEF siempre había sido pequeña, pero si bien se habían traído a casa tantos hombres, la cantidad considerable de equipo que había hecho de ellos el ejército más mecanizado del mundo había quedado atrás. Y efectivamente, ahora el ejército de Gran Bretaña tenía que empezar desde cero. Como Estados Unidos, de golpe estaba mal equipado y necesitaba encontrar la manera de expandirse rápidamente y de volver a algo que los pusiera, por lo menos, en igualdad de condiciones. A largo plazo, la estrategia seguía siendo la misma. El Ejército se recompondría en cincuenta y cinco divisiones, pero no más, y la prioridad seguirían siendo el aire y el mar. Gran Bretaña impondría un bloqueo todavía más estricto contra Alemania, y atacaría duramente en el interior del Reich con sus fuerzas aéreas e incluso clandestinamente a través de los territorios ocupados; Churchill estaba especialmente interesado en la idea de alimentar la resistencia. Se aumentarían el esfuerzo y el presupuesto para inteligencia. Se estaban construyendo más fábricas, más barcos, más aviones, más de todo, pero los frutos de esto, dejando a un lado la producción de aviones, no se harían sentir hasta que hubieran transcurrido algunos meses. Ahora mismo, con la Alemania nazi ejerciendo presión desde el



Oliver Lyttelton, a quien Churchill incluyó en el Gobierno, visita una fábrica británica. «Acero, no carne» fue una de las estrategias británicas preponderantes para la guerra.

otro lado del canal de la Mancha, había deficiencias preocupantes. Por ejemplo, el país no tenía armas antiaéreas suficientes. Los astilleros británicos estaban construyendo muchos destructores y corbetas más pequeñas, pero habría que esperar al año siguiente para ver los beneficios de estas políticas, por eso Churchill le había pedido a Roosevelt cincuenta destructores.

Un problema de mucha menos importancia era cómo armar a los Voluntarios de Defensa Local, que pronto pasarían a llamarse «Guardia Nacional». Desde el 14 de mayo se habían presentado unos 600 000 voluntarios. Antes del 10 de mayo ni siquiera se había pensado en esta fuerza y, por lo tanto, armar y equipar a semejante cantidad de hombres no había entrado en los cálculos de la Oficina de la Guerra hasta ahora. La solución era recurrir a Estados Unidos. La impresión que se suele dar es la de una Gran Bretaña que había quedado tan hundida después de Dunquerque que ni siquiera tenía rifles suficientes. Sin embargo, esta es una perspectiva sumamente equívoca. Más bien, la compra al contado de 1,7 millones de rifles a Estados Unidos —cosa que

hizo— demostraba que el Reino Unido podía resolver con rapidez un problema que había surgido de forma inesperada. Si algo demostraba esto, era la fortaleza del país.

De todos modos, un punto más importante es que antes de que el Ejército y la Guardia Nacional fueran llamados siquiera a repeler una invasión, los alemanes tendrían que derrotar a la RAF y a la Marina Real, por lo cual nada tiene de sorprendente que estos dos servicios fueran en ese momento la mayor preocupación de Churchill y de los principales comandantes de Gran Bretaña. Uno de los asuntos más espinosos era qué hacer con respecto a la Flota francesa. La Marina Real había hecho un buen trabajo con la destrucción de la flota de superficie de la Kriegsmarine, pero ahora los italianos habían entrado en la guerra, y si la Marina francesa llegaba a caer en manos del Eje, la combinación de ambos factores podría resultar una amenaza realmente seria. Los alemanes habían prometido solemnemente no apropiarse de la Flota francesa, pero Gran Bretaña no podía poner su futuro en manos de una promesa carente de valor de los nazis.

Algunos barcos franceses desertaron, sin represalias por parte de los nazis. Se trató de un par de acorazados, dos cruceros ligeros, ocho destructores y cinco submarinos. También había algunos acorazados franceses en Alejandría, un puerto bajo control británico, que fueron rápidamente desmovilizados, y otros en Tolón, Cherburgo y Brest. Pero el grueso de la Flota se marchó, siguiendo instrucciones del almirante Darlan, a Mazalquivir, cerca de Orán, en la Argelia francesa. Darlan había tratado en un principio de enviarlos a Dakar, en el África Occidental, o a Martina, en el Caribe, para que pudieran combatir junto con los Aliados, pero después fue nombrado ministro de Marina del Gobierno de Pétain y cambió de idea.

Y allí estaba la Flota sin hacer nada en Mazalquivir con los marineros franceses de brazos cruzados y con los británicos dudando sobre qué decisión tomar. El 28 de junio, el Gabinete de Guerra se decidió finalmente. La Fuerza H, parte de la Flota del Mediterráneo, bloquearía a la Flota francesa en Mazalquivir y le daría un ultimátum: si no se rendían, serían destruidos.

Al vicealmirante James Somerville se le encargó la nada envidiable tarea de ocuparse de la Flota francesa. Somerville llegó con sus fuerzas el 2 de julio e inmediatamente lanzó el ultimátum. El comandante francés, el almirante Marcel-Bruno Gensoul, que-

dó completamente desconcertado, entre otras cosas porque él y sus hombres querían seguir luchando con los Aliados, pero era una gran responsabilidad tomar semejante decisión en nombre de tantos hombres y barcos. Trató de ganar tiempo, pero de todos modos rechazó las condiciones británicas. A las 17.45, habiendo expirado el plazo, Somerville dio la orden de abrir fuego. De los cinco acorazados franceses que estaban en el puerto, todos menos uno fueron inmovilizados, el *Bretagne* fue hundido con la pérdida de 977 hombres de su tripulación. Un crucero de batalla huyó renqueando hacia Tolón. Unos días después, el acorazado *Richelieu* también fue dejado fuera de combate en Dakar. En total, hubo 1 297 muertos y otros 351 heridos. Si alguien había dudado de la determinación inquebrantable de Gran Bretaña de seguir luchando, la tragedia de Mazalquivir demostró que se equivocaba. Habría un precio que pagar: la enemistad del gobierno de Vichy y el odio de muchos franceses, pero la amenaza de que la Flota francesa cayera en manos del enemigo había desaparecido.

La pérdida de Francia y el vigor creciente del totalitarismo en Europa hacían que la España fascista también fuera una amenaza en ese momento. Se tenía la sensación de que Gibraltar, que estaba en manos de los británicos, era particularmente vulnerable. Lo que menos necesitaba Gran Bretaña era que el general Franco entrara en la guerra del lado de los alemanes. Sin embargo, a pesar de la simpatía política que existía entre España y el Tercer Reich, esto se consideraba improbable. Tras la Guerra Civil, España estaba empobrecida y, en cualquier caso, dependía demasiado del aprovisionamiento británico para arriesgarse a una guerra. De hecho, Gran Bretaña estaba jugando muy sabiamente el juego de la zanahoria y el palo con los españoles, ofreciéndoles ayuda suficiente y al mismo tiempo amenazándolos con cortarla y empeorar aún más su situación con un bloqueo brutal por parte de la Marina Real si Franco declaraba la guerra.

El segundo aspecto en el que la situación de Gran Bretaña había cambiado significativamente era en el número de sus socios comerciales europeos. La mayor parte de la madera la había estado importando de Escandinavia, gran parte de su mineral de hierro venía de Suecia y de las colonias francesas en el norte de África, muchos alimentos procedían de los Países Bajos y Dinamarca, y el petróleo, de Rumanía. Todas estas rutas comerciales ahora estaban cerradas, aunque para Oliver Lyttelton, que seguía

siendo el plenipotenciario de Metales del Gobierno, la caída de Francia era una especie de alivio. «Todos parecían haberse sacado un peso de encima —señaló—.[2] El sentido de unidad era inconfundible: Gran Bretaña era otra vez un país». En un nivel, esta era una actitud ridícula, pero en otro podría ser hasta comprensible. Gran Bretaña tenía una arrogancia innegable y un sentido de superioridad debido al hecho de haber sido la primera potencia mundial durante un tiempo y de tener el imperio más grande del mundo. Lo que Lyttelton quería decir realmente era que los señores británicos de la guerra ya no tenían que tocar de segundo violín de los franceses; que otra vez tenían el control de su estrategia de guerra sin tener que adular a un aliado cuyo temperamento y cuya actitud planteaban serias dudas.

Además, en opinión de Lyttelton, Gran Bretaña podría arreglárselas con la pérdida del mineral de hierro del norte de África y de Suecia. «La derrota de Francia no trajo consigo problemas nuevos ni sorprendentes —escribió—.[3] Nuestro abastecimiento de metales se hacía por mar desde Canadá, Australia, Birmania y América». Esto quería decir que, aunque Gran Bretaña tenía que reconsiderar de dónde vendrían muchos de sus recursos esenciales, esto tenía una solución comparativamente fácil, porque no solo tenía enormes intereses en ultramar sino también la capacidad para beneficiarse de los de otros países recientemente conquistados. Los gobiernos de Bélgica y los Países Bajos en el exilio estaban ahora en Gran Bretaña y traían consigo los vínculos comerciales con sus importantes posesiones de ultramar. Los belgas tenían grandes minas de cobre en el Congo, por ejemplo, y los holandeses tenían petróleo y caucho en Extremo Oriente. No solo podían recurrir a ellos Gran Bretaña y sus aliados, sino que también se los podían negar a Alemania. Asimismo, casi toda la flota mercante de Noruega se había refugiado en Gran Bretaña, y puesto que poseía la tercera flota de buques cisterna después de Gran Bretaña y Estados Unidos, era un gran estímulo. El mayor problema surgido de esta situación dramáticamente modificada era el tiempo, o más bien el tiempo del viaje de ida y vuelta, que de media aumentó entre el 30 y el 40 por ciento tras la caída de Francia. Incluso los viajes de cabotaje, como los viajes costeros alrededor de Gran Bretaña, tendrían que modificarse en breve; el canal de la Mancha, que cada vez estaba más expuesto a la acción de la Luftwaffe, era un paso muy peligroso; la punta de Kent pasó

a conocerse como «La esquina del diablo» porque los barcos que pasaban por allí también estaban al alcance de los cañones alemanes de la costa francesa. La alternativa era rodear toda la parte superior de Escocia.

El tratado de Alemania con Rumanía del 27 de mayo cortó en un instante el suministro de petróleo a Gran Bretaña. Sin embargo, Estados Unidos era el mayor productor del mundo, y Venezuela el segundo. Los yacimientos de petróleo del lago Maracaibo enviaban crudo directamente a las Indias Occidentales holandesas. En lugar de comprar combustible a Rumanía, Gran Bretaña podía obtenerlo de las Américas. El suministro a Gran Bretaña, aunque implicaba grandes costes de flete, no era ni sería nunca un problema importante, y así, los planes británicos para expandir la Fuerza Aérea y la Marina y para conseguir su Ejército de cincuenta y cinco divisiones totalmente mecanizadas nunca se verían amenazados por la escasez de combustible.

Indudablemente, sin embargo, la nación más importante para la supervivencia de Gran Bretaña era Estados Unidos de América, tanto a corto como a largo plazo. Consciente del creciente apoyo popular tanto al rearme como a mantener a Gran Bretaña en la contienda, el presidente Roosevelt dio un importante discurso el 12 de junio. «Facilitaremos a los oponentes de la fuerza los recursos materiales de esta nación —dijo ante su audiencia en Charlottesville, Virginia—, y al mismo tiempo, utilizaremos e intensificaremos el uso de esos recursos para que también nosotros, en las Américas, podamos tener equipamiento a la altura de cualquier emergencia y de toda defensa».[4]

Está claro que eso era exactamente lo que los británicos querían oír, y a continuación llegaron solicitudes renovadas de todo tipo de bienes y materiales, entre ellos los cincuenta destructores. Roosevelt todavía se sentía incapaz de proporcionarlos, pero prometió hacer todo lo posible para garantizar la venta de aviones, armas antiaéreas, munición y acero. Otro elemento que encabezaba la lista de compras de Gran Bretaña eran las fresadoras, de las cuales se compraron cantidades importantes que fueron transportadas a través del Atlántico: a finales de 1940 se enviarían unas 11 000, que serían cruciales para equipar el número en rápido crecimiento de fábricas en Gran Bretaña.

De todos modos, para la reposición inmediata de las pérdidas en Dunquerque, Gran Bretaña tendría que depender en gran me-

dida de su propia producción. Estados Unidos podía proporcionar de inmediato acero, petróleo y fresadoras, pero en casi todo lo demás se la consideraba como un proyecto a largo plazo. La clave, y Roosevelt era plenamente consciente de ello, era conseguir que la industria nacional alcanzara la producción bélica total lo antes posible, y en esto Gran Bretaña tenía un papel crucial; los pedidos británicos hicieron que Roosevelt pudiera supervisar una rápida expansión del sector armamentista sin exponerse a ser acusado de preparar al país para la guerra. Con las elecciones en noviembre y con Roosevelt preparándose para optar a un histórico tercer mandato, esto era de vital importancia.

No obstante, llevar a la industria norteamericana a la escala que Roosevelt pretendía iba a ser un camino sembrado de obstáculos. La noticia de la formación de la Comisión Asesora de Defensa Nacional no había sido bien recibida. Oficialmente, quedó sometida a la autoridad no solo del presidente, sino también del Gabinete. Para los *New Dealers* (idealistas de izquierdas) que todavía miraban con recelo a las grandes empresas, olía sospechosamente a un regreso a los malos tiempos. A las grandes empresas les parecía que a estos industriales y hombres de negocios convocados por el presidente no se les daba la capacidad de maniobra necesaria.

Bill Knudsen, encargado de la producción industrial, trataba de no prestar atención a estas preocupaciones y de seguir adelante con la tarea que le habían planteado y que era, básicamente, encontrar una manera de convertir a Estados Unidos, predominantemente consumidor de la industria manufacturera, en un país capaz de fabricar armas. Había empezado por reunir a un equipo de hombres a los que conocía y que a lo largo de su carrera le habían inspirado confianza y respeto, y todos ellos, como él mismo, accedieron a dejar sus bien pagados empleos para ir a Washington a trabajar por patriotismo. A estos se los llegaría a conocer como «los del dólar al año». Knudsen también habló con la gente, incluido el jefe del Estado Mayor del Ejército, el general George Marshall, que no se anduvo con bromas respecto de la enorme tarea que tenían por delante. «Nuestra necesidad más acuciante —le dijo Marshall— es de tiempo».[5] Pero ¿cuánto tiempo? Eso no estaba claro.

Knudsen se hizo una idea mejor de la escala que tenía pensada el Departamento de Guerra la tercera semana del mes de junio,



Bill Knudsen, gigante de la industria automovilística estadounidense, fue implicado por el presidente para ayudar en un rápido rearme de EE. UU.

cuando se acordó que el ejército llegara al millón de hombres antes del 1 de octubre de 1941, a dos millones en enero de 1942 y a cuatro millones para el 1 de abril de 1942. También tenía la expectativa de una capacidad de producción anual de 9 000, 18 000 y 36 000 aviones en el mismo período, a los que se deberían sumar 13 500 aviones para la Marina en abril de 1942. Estas cifras experimentarían cambios, pero eran una base —o al menos un cálculo estimado— para que Knudsen se pusiera manos a la obra.

Era tal el estado de las fuerzas armadas que en realidad era como si Estados Unidos tuviera que partir de cero. En 1918 había sido el primer proveedor mundial de explosivo de TNT, pero ahora casi no producía nada. Algunas armas tendrían un ciclo de fabricación más largo que otras, como los tanques y los aviones, e incluso el TNT. Otras, como los camiones y la ropa, tenían un ciclo más corto. Estaba claro que lo que se necesitaba era poner la maquinaria en marcha empezando por los artículos de ciclo más largo.

Otra cosa que estaba muy clara era lo perdido que andaba el Ejército sobre la forma en que esto podría hacerse, algo que Marshall había reconocido. Conceptos como los de «economías de escala» ni siquiera figuraban en su planificación. También había un plan de movilización ya establecido desde 1919 y que, teóri-

camente, se pondría en marcha el Día de la Movilización, o M-Day. Más o menos como el Plan Z de Hitler, era confuso y poco realista; la mera idea de tener un día de movilización era ridícula, porque era claramente imposible pasar de la producción de consumo a la producción a gran escala con un chasquido de dedos.

«La democracia debe librar una guerra total contra la guerra totalitaria —había escrito Harry Hopkins en un memorando para el presidente—.[6] Se debe superar a los nazis en furia, crueldad y eficiencia». Tenía toda la razón, y Knudsen lo entendió a la perfección, pero poco a poco cayó en la cuenta de que tanto el Gobierno como los jefes de las fuerzas armadas esperaban de él y de sus colegas la respuesta a las preguntas sobre hasta dónde podría llegar la industria de Estados Unidos.

Esa era la gran incógnita. A nadie le cabía duda de que Estados Unidos tenía un gran potencial como productor de armamento, pero una cosa es el potencial y otra muy distinta hacerlo realidad, y el camino estaba sembrado de obstáculos.

Uno de los problemas era la actitud de los *New Dealers,* que todavía llevaban la voz cantante en Washington, y sus sospechas acerca de los capitalistas y de la gran empresa. Ya se había puesto en marcha una especie de caza de brujas de los fabricantes de armamento de Estados Unidos a comienzos de la década de 1930. Se acusó a estas empresas de haber impulsado a la nación a entrar en la anterior guerra solo para beneficiarse de ello. Alentado por el propio Roosevelt, el senador Gerald Nye había encabezado una investigación que criticaba duramente a grandes empresas como Du Pont, General Electric, General Motors, Curtiss, Boeing y otras, afirmando que habían sido «mercaderes de la muerte» impulsadas por la codicia, la mentira y la hipocresía. Había sido aleccionador para los investigados y, como resultado de ello, algunos, como Du Pont, habían vuelto la espalda a la fabricación de armas; les suponía demasiados problemas. Esa era una de las razones de que actualmente Estados Unidos casi no tuviera explosivos.

Además, como consecuencia del Comité Nye, se habían introducido nuevas restricciones y normas impositivas para prohibir los beneficios obtenidos con cualquier guerra. Ninguna empresa productora de armamentos podía tener beneficios superiores al 8 por ciento, lo cual era aceptable, pero las empresas también debían someterse a una auditoría para garantizar esa restricción

antes de concederles un contrato. El problema, sin embargo, era que, como la mayor parte de las empresas que se dedicasen a la producción de armas serían nuevas en ese campo, no tenían ni idea de cuáles podrían ser hasta que hubiesen empezado a trabajar. En segundo lugar, la ley establecía que la tasa de amortización se hiciera en el descabellado plazo de dieciséis años. Eso significaba que ningún gasto en que incurriese una empresa —como maquinaria, mano de obra, etcétera— podía deducirse de impuestos durante un tiempo. En otras palabras, cualquier empresa que se metiera en la producción de armas en 1940 no podría pretender una deducción fiscal hasta 1956. Por último, todo el que quisiera un contrato con el gobierno no solo tenía que someterse a un largo proceso de licitación, sino que además tenía que desembolsar los costes de ello. Esto podría significar, por ejemplo, construir el prototipo de un tanque. ¿Por qué una empresa iba a invertir esa cantidad de dinero, tiempo y esfuerzo para un contrato que tal vez no ganara?

Las intenciones de la Ley Vinson-Trammel, que había introducido esas normas tan estrictas, eran muy nobles, pero actualmente había demasiadas razones para que la industria norteamericana no quisiera entrar en la fabricación de armas ni por casualidad. Lo que se necesitaba desesperadamente en este momento tan dramático eran muchos incentivos. El problema era que tanto el presidente como los *New Dealers* habían basado su administración en el enfrentamiento con las grandes empresas y en refrenar el tipo de codicia y de aprovechamiento al que se había considerado responsable de la Depresión. Luchar contra esos ideales y por la derogación de esas leyes representaba un cambio radical en la política.

Knudsen, que no era un animal político y al que le importaban poco consideraciones como estas, le preguntó a Roosevelt en una entrevista posterior:

—Señor presidente, ¿quiere usted estadísticas o armas?

Roosevelt se rio.

—¿Qué quiere decir?

—Es cuestión de elegir —respondió Knudsen.

Y así era. El presidente podía mantener sus leyes, pero entonces pocas esperanzas podía tener para el rearme masivo que estaba proponiendo. Knudsen le planteó la urgencia de cancelar la auditoría previa al contrato y cambiar la tasa de amortización —tuvo

que explicarle a Roosevelt qué era la amortización— y le sugirió que introdujera una carta de intenciones, una idea que había tomado de los británicos. El Ejército o la Marina enviarían a una compañía una carta precontractual de intenciones que protegería a ese fabricante en cualquier gasto en que incurriese antes de que el contrato estuviese realmente firmado. En otras palabras, la empresa se podía poner manos a la obra inmediatamente sin los tediosos trámites de la licitación, sin esperar a que se redactase un contrato formal y con la seguridad de que no estaba invirtiendo ni tiempo ni dinero ni esfuerzos por nada. El dinero que invirtiera le sería reembolsado.

Al principio, Roosevelt tenía dudas, pero Knudsen insistió una vez más en la importancia de allanar los caminos. Para fabricar el tipo de armas en la cantidad que se pretendía era necesario nada menos que una revisión general de la legislación. El general Marshall había subrayado que estaban luchando contra el tiempo. Había que tomar decisiones duras.

El presidente escuchaba, pero no solo a Knudsen, sino también a su nuevo secretario de Guerra, Henry L. Stimson, quien a sus setenta y dos años era una gran figura de la política estadounidense. Desde hacía ya algún tiempo era evidente que Roosevelt necesitaba traer hombres nuevos a los puestos clave relacionados con la guerra y con la Marina. El predecesor de Stimson era un aislacionista notoriamente ineficaz. Edison, en la Marina, no era mucho mejor, sin embargo, Roosevelt tenía una curiosa prevención contra despedir a la gente. Por fin a estos dos hombres les llegó su hora en junio cuando Francia se abocaba a una derrota inevitable y Gran Bretaña mandaba desesperadas peticiones de auxilio. El desastre en la otra orilla del Atlántico fue el aliciente que obligó a Roosevelt a actuar finalmente. A pesar de todo, los nombramientos asombraron a muchos de los partidarios de Roosevelt. Tanto Stimson como Frank Knox, el nuevo secretario de Marina, eran republicanos y críticos acérrimos del *New Deal*. Esto demostraba que, como Churchill había entendido también, ahora se trataba de prepararse para hacer frente a Hitler y a la potencial amenaza del Japón imperial. La preparación total para la guerra —y la guerra misma si se llegaba a ello— tenía que estar por encima de la política interior. Lo que entendió Roosevelt en ese momento era que necesitaba a los mejores hombres para el trabajo que tenían por delante, ya fueran hombres de las grandes

empresas o republicanos. Ahora que la opinión pública se inclinaba rápidamente a favor del rearme, se sentía capaz de afrontar los riesgos políticos necesarios para que se hicieran las cosas.

El Coronel, como se conocía a Stimson, era un hombre alto, enjuto y erudito que no solo tenía visión de futuro sino que había servido con presidentes como Taft y Hoover. También era un cristiano devoto, muy cultivado y tenía una amplia comprensión geopolítica de la que carecían muchas de las principales figuras políticas de Estados Unidos en ese momento. Además, hacía tiempo que había reconocido que Estados Unidos necesitaba estar preparado para ir a la guerra y no había dejado pasar ninguna oportunidad, ya fuese mediante discursos, intervenciones en la radio o artículos en periódicos, para lanzar sólidos mensajes de advertencia. Que el presidente estuviera ahora desesperado por recuperar el tiempo perdido le sonó como música celestial. También reconoció en Bill Knudsen no solo a un alma gemela, sino a un hombre de gran sensatez. «Cada vez estoy más convencido de la capacidad y el tacto del señor Knudsen», escribió Stimson en su diario.[7] Y, como Knudsen, reconoció que las grandes empresas necesitaban ganar dinero con el rearme. No quedaba tiempo para actitudes histéricas que hablaban de sacar provecho de la guerra. Instó al presidente a escuchar las propuestas de Knudsen. Al cabo de unos días, la carta de intenciones había sido aceptada por el Congreso y se suspendió la Ley Vinson-Trammel. Era otro paso muy importante hacia el rearme.

Mientras tanto, al otro lado del Atlántico, la gran batalla aérea que todos aguardaban todavía no había empezado. Junio quedó atrás. La Luftwaffe había empezado a atacar a la navegación por el canal de la Mancha, pero eran escaramuzas cuyo fin era más bien atraer a la RAF para que saliera al mar. En Gran Bretaña, a muchos les parecía que esta demora era más un milagro que una maniobra de duro pragmatismo logístico.

El tiempo, había señalado el general Marshall, era la materia prima más importante; y esto era especialmente cierto para Gran Bretaña, cuyos astilleros y fábricas de aviones estaban trabajando ahora más duro que nunca. «Hoy se supone que es el día en que la fuerza de bombarderos alemana debería estar lista —anotó Jock Colville el 8 de julio—. Tengo la impresión de que Alemania se está preparando para un gran salto, y esa es una impresión muy

desazonadora».[8] No decía en qué se basaba su opinión. Al día siguiente escribió: «Se dice ahora que la invasión y el gran ataque se producirán el jueves».[9] Tampoco en este caso aclaraba quién lo decía. Nada menos que un mes más tarde, no se había producido. «Seguimos esperando la "gran invasión"», apuntó Gwladys Cox desde su piso en Hampstead.[10] Para entonces, la fiebre de la invasión se estaba aplacando un poco. A medida que pasaban los días y las semanas, Gran Bretaña iba respirando un poquito más tranquila.

Pero el ataque aéreo llegaría, y sería pronto.

Capítulo 29

Indecisión

El armisticio entró en vigor en Francia el 25 de junio a la 1.35 de la madrugada. Según el acuerdo, el país quedaría dividido: la parte septentrional, incluida París, seguiría ocupada por los alemanes, y la meridional quedaría bajo el poder del nuevo gobierno de Pétain. El 10 de julio, el nuevo Parlamento francés, con sede en la pequeña ciudad balnearia de Vichy, en Auvernia, votó por abrumadora mayoría a favor de conceder plenos poderes al mariscal. Tras vivir durante décadas en una democracia caprichosa, en la que los gobiernos se sucedían constantemente uno tras otro, Francia se convirtió en un estado totalitario bajo el mandato de uno de sus más grandes héroes de guerra. Visto lo visto, a la mayoría de los franceses este les pareció un buen resultado. Sin embargo, no le pareció tanto ni a Reynaud ni a muchos de los miembros de su gobierno. Daladier y otros exministros habían decidido huir al norte de África. Zarparon el día 21 de junio, desafiando las órdenes de Pétain de que ningún francés saliera del país, pero, cuando llegaron a Casablanca, los detuvieron de inmediato. Mientras tanto, Paul Reynaud y su amante, *madame* de Portes, conducían hacia el sur cuando su coche se salió de la carretera y chocaron contra un árbol. *Madame* de Portes murió en el acto y a Reynaud lo trasladaron al hospital inconsciente. Una vez se recuperó, también a él lo detuvieron.

Para muchos alemanes, la rápida conquista de Francia señaló lo que ellos creían que sería el fin de la guerra. En Alemania, una sensación de alivio generalizado, acompañada de festejos, se apoderó del país. Hitler, por supuesto, estaba encantado de colgarse todas las medallas. Llevó a Speer y a otros a dar una vuelta a primera hora de la mañana por París y, después, le dijo alegremente a su acólito, el primer arquitecto del Reich, que ya era hora de retomar los planes para transformar Berlín. «Debemos dar a Berlín un estilo acorde con la grandeza de nuestra victoria —aseguró a Speer—. En mi

opinión, la realización de estas obras de construcción, sumamente vitales para el Reich, son el paso más importante hacia la perpetuación de nuestra victoria».[1]

Hitler tuvo que contenerse para no saltar de alegría durante la firma del armisticio; sin embargo, a pesar de su sorprendente victoria, algo le preocupaba. Se estableció un nuevo Cuartel General del Führer en las profundidades de la Selva Negra, cerca de Kniebis, y se le puso el nombre en código de «Tannenberg». Allí, en el bosque, Hitler pasó mucho tiempo en actitud contemplativa preguntándose qué hacer con Gran Bretaña. Volvió a Berlín el 6 de julio y desfiló por la capital rodeado de multitudes eufóricas y de miles de esvásticas que ondeaban ligeramente bajo el sol estival. Para entonces, el Führer había comunicado a su círculo más íntimo que tenía intención de dar un discurso en el que ofrecería a Gran Bretaña la oportunidad de negociar la paz, aunque no especificó cuándo lo haría. Al día siguiente, el conde Ciano llegó a Berlín para reunirse con el líder nazi. «Está bastante dispuesto a prolongar la contienda —apuntó Ciano— y a desatar una tormenta de ira y acero sobre los ingleses».[2] Desde Berlín, Hitler se dirigió a Múnich para entrevistarse con los húngaros y, a continuación, volvió a retirarse, esa vez al Berghof, su villa en los Alpes Bávaros.

Durante los siguientes diez días, Hitler permaneció en el Berghof, lejos del centro de gobierno, mientras sus altos comandantes desfilaban en tropel por la casa para presentar al Führer su opinión sobre qué debía hacerse con respecto a Gran Bretaña. El OKW, y más concretamente el equipo de operaciones de Warlimont en la Sección L, deberían haberse encargado de la redacción de informes y preparación de planes para diversos escenarios; al fin y al cabo, al menos ese era su cometido, pero no fue así. Warlimont había intentado discutir algunas ideas con Jodl, pero este le había dado largas. A espaldas de Warlimont, Jodl ya había presentado a Hitler un memorando en el que exponía sus ideas personales sobre cómo actuar con Gran Bretaña. En él, partía del supuesto de que la caída de los británicos era solo una cuestión de tiempo, con lo cual, implantar una política que consistiera en minimizar riesgos y economizar fuerzas era lo más sensato. Jodl sugería que lo primero que debían hacer era ordenar a la Luftwaffe que destruyera a la RAF y sus fábricas y, a continuación, lanzar ataques coordinados por mar y aire contra las embarcaciones británicas, así como asaltar sus ciudades de forma esporádica para sembrar el pánico entre la

población. Entonces, una vez se hubiera quebrantado la voluntad de resistir de los británicos, llegaría el golpe de gracia: los alemanes procederían a invadir el país. Jodl esperaba que esta fase final tuviera lugar en algún momento en agosto o septiembre.

Hitler aprobó las líneas generales de este plan el 2 de julio y, dos semanas más tarde, dio instrucciones más pormenorizadas. Entretanto, se entrevistó con Raeder y los miembros del Estado Mayor de la Armada, quienes le dieron su opinión sobre una posible invasión de Inglaterra; con Von Brauchitsch y Halder, quienes debatieron con el Führer sobre las necesidades del Ejército; y, a continuación, con Göring y la Luftwaffe. También recibió visitas del almirante Wilhelm Canaris, jefe de la Abwehr, el servicio de inteligencia de la Wehrmacht, y otros. Era evidente que cada uno de los servicios tenía una opinión y unas expectativas muy diferentes. El Ejército, por ejemplo, pensaba que la invasión implicaría efectuar desembarcos desde Lyme Regis, en el sudoeste, hasta Deal, en Kent, y desplegarse a lo largo de una superficie de más de 150 kilómetros. La Kriegsmarine pensaba en algo totalmente distinto y se preguntaba de dónde iba a sacar los barcos necesarios para levantar un frente de invasión de unos pocos kilómetros solo en Kent. Daba la sensación de que no había comunicación entre las distintas partes. «Mi impresión es que el Führer está ahora más indeciso que nunca —apuntó en su diario el comandante Gerhard Engel, asistente de Hitler en el Ejército— y no sabe cuál es el siguiente paso que debe dar».[3] Engel también se preguntaba si Hitler pronunciaría en algún momento el tan cacareado discurso.

Finalmente, el 19 de julio, lo hizo, ante un Reichstag atestado de gente. Hitler siempre había estado en contra de decir algo con una palabra cuando podía emplear una docena y, en esa ocasión, su discurso se prolongó dos horas y media. Designó a doce nuevos mariscales y ascendió a Göring a *Reichsmarschall*, «mariscal del Reich», el primer y último general del mundo con seis estrellas. En un momento dado, se refirió a Gran Bretaña: «Únicamente sé con claridad —le dijo a su público— que la prolongación de esta contienda solo puede acabar con la destrucción total de uno de los dos adversarios».[4] Con estas palabras, Hitler dio en el clavo aunque, por supuesto, quería decir que quien sucumbiría sería Gran Bretaña. A continuación hizo «una llamada a la razón y al sentido común» de Gran Bretaña y la instó a que

acudiera a la mesa de negociación. Dijo que no veía razón alguna para que la guerra continuara.

A la mayoría le pareció que el discurso del Führer carecía de su fogosidad habitual. Es posible que esta deslucida actuación no resultara algo tan sorprendente, pues Hitler ya no se caracterizaba ni por su lucidez ni por su determinación. Para ser un importante líder nacional, Hitler había viajado muy poco y, si bien es cierto que había leído mucho sobre Federico el Grande y otros militares prusianos, su elección de lecturas era, cuando menos, muy selectiva. Como resultado, sus conocimientos geopolíticos del mundo eran deficientes, al igual que los de la mayoría de la cúpula nazi. Era un continentalista y pensaba como tal. El Ejército lo era todo, igual que la guerra terrestre. No entendía el poder naval y no aceptaba que el enfoque británico de la guerra era muy diferente al suyo. El ataque en el Frente Occidental había sido el tipo de batalla para la cual sus fuerzas se habían formado y para el que estaban preparadas, pero la acción militar contra Gran Bretaña no lo era. El canal de la Mancha lo cambiaba todo. Hitler había tenido la expectativa de que Gran Bretaña hiciera un llamamiento a la paz; después, las expectativas se habían convertido en esperanzas, pero, tras el silencio sepulcral de los británicos después de su discurso en el Reichstag, Halifax, a quien los alemanes conocían como «la paloma británica», se dirigió al mundo por radio. «Hitler puede plantar la esvástica donde quiera —anunció Halifax—, pero, a menos que mine las fuerzas de Gran Bretaña, los cimientos de su imperio estarán construidos sobre arena».[5] Al oír estas palabras, desapareció toda esperanza. Finalmente, Hitler aceptó que, después de todo, tendría que luchar contra Gran Bretaña.

Mientras tanto, la Luftwaffe había estado preparando campos de aterrizaje y defensas antiaéreas, y trasladando unidades hacia la costa del canal de la Mancha. Podían desplegarse más unidades de bombarderos, con un mayor alcance: Hajo Herrmann y el Ala de Bombardeo 4, por ejemplo, podían permanecer donde estaban, en el aeropuerto de Schiphol, en Ámsterdam, pero las unidades de caza, con sus pequeños depósitos de combustible, necesitaban estar agrupadas lo más cerca posible de la parte sur y sudoriental de Inglaterra. El grueso estaba preparándose en el estrecho de Calais. Los aeródromos del Mando de Caza, por el contrario, se extendían a lo largo de una gran superficie, y esto daba otra pequeña ventaja a la RAF. La preci-

sión del bombardeo no era buena, pero el estrecho de Calais estaba convirtiéndose rápidamente en un entorno lleno de objetivos, por lo que, para el Mando de Bombardeo, era difícil fallar.

Los bombarderos británicos seguían volando y atacando día y noche el Reich alemán, para disgusto de Göring y del Mando de la Luftwaffe. El Mando de Bombardeo de la RAF llevó a cabo nada menos que cincuenta y ocho operaciones diferentes durante el mes de julio, de las cuales, cuarenta y uno tuvieron como objetivo la propia Alemania.

Con esto en mente, el *Oberst* Josef Kammhuber recibió la orden de formar un grupo de cazas nocturno usando tanto Me 110 como Me 109. Entre los pilotos que se reclutaron para el nuevo grupo se encontraban los pilotos de caza del 4.º Escuadrón del Ala de Caza 2, comandado por Macky Steinhoff. Este nuevo grupo tenía su base en un aeródromo cerca de Bonn. Nadie se había parado a pensar realmente en cómo debían conducirse esas operaciones nocturnas. Con el tiempo, empezaría a usarse el radar, pero, en un primer momento, se esperaba que los pilotos usaran su ingenio, el cuadro de mandos del avión y poco más. Steinhoff odiaba salir de noche y pensaba que era una pérdida de tiempo: podía volar, pero casi no veía nada. «Todas las ciudades alemanas tenían las luces apagadas —dijo—. No tuvimos mucho éxito en nuestra misión y es un milagro que sobreviviera».[6]

El resto del Ala de Caza 2, empero, operaba desde aeródromos de Normandía. Siegfried Bethke y su escuadrón tenían su base en Beaumont-le-Roger y estaban casi todo el tiempo fuera de servicio o en estado de alerta, a la espera para interceptar algún bombardero de la RAF que merodeara por la zona. «No parece que Inglaterra esté siendo atacada constantemente por bombarderos, como decían ayer las noticias de la Wehrmacht»,[7] escribió a finales de junio. No se equivocaba. La Luftwaffe enviaba bombarderos a Gran Bretaña principalmente para atacar a las embarcaciones que navegaban por la costa y minar los puertos y rutas de navegación. Pocas bombas caían realmente sobre suelo británico. Quince días después, el 12 de julio, escribió: «*Parece ser* que hay negociaciones en marcha. *Por lo visto,* la concentración de tropas a gran escala se ha completado. Las provisiones y todo lo demás *parece* que está en orden. *Por lo visto,* en Alemania, se están construyendo miles de botes de asalto con capacidad para diez hombres para la invasión. Todo eso no son más que rumores. —Y añadió—: Lo que

en realidad esta pasando: ambos bandos se bombardean el uno al otro día y noche».[8] La Luftwaffe subiría su apuesta en julio, pero, aun así, solo realizaría ocho incursiones nocturnas sobre objetivos terrestres destacables; una vez más, dirigió el resto de sus esfuerzos contra las embarcaciones británicas.

Como la Luftwaffe no empleaba el radar, la única forma de responder a los frecuentes ataques aéreos de la RAF era tener a los pilotos preparados en sus Messerschmitt y dispuestos a despegar en el momento en que se detectaba o se informaba de la presencia de un intruso. De hecho, Bethke y sus camaradas estaban experimentando algo muy parecido a lo que los pilotos británicos y franceses habían sufrido en mayo y comienzos de junio, aunque a un ritmo menos frenético. Bethke voló únicamente cinco veces en todo julio y, a medida que avanzaba el mes, se sentía cada vez más frustrado. «¿Cuándo comenzará?», se preguntó el 24 de julio.[9] «Según los rumores —escribió dos días después—, debería empezar pronto». Pero agosto llegó, y el «ataque de las águilas», como había decidido llamar Göring a este asalto, no se había lanzado todavía.

Entre los miembros del Mando de Bombardeo responsables de atacar objetivos alemanes estaba Tony Smyth, que se había recuperado y había vuelto al Escuadrón 101. El escuadrón fue asignado al Grupo 2, pero permaneció en reserva hasta el 1 de julio, cuando volvió a efectuar vuelos de combate. Tenía su base en West Raynham, en Norfolk, y se unió a lo que quedaba del maltrecho Escuadrón 18, que, al igual que el 101, operaba con Bristol Blenheims. El Escuadrón 18 había vuelto de Francia con solo tres pilotos. Pronto hubo tensión entre ambos, pues a los supervivientes del Escuadrón 18 les molestaba el estado de reserva que había disfrutado el Escuadrón 101 durante la batalla de Francia. Sin embargo, debido al duro castigo que habían recibido los escuadrones de los Blenheim, el Mando de Bombardeo decidió que, en el futuro, solo volarían sobre la Europa continental por la noche o con una escolta de cazas o bajo la cobertura de la nubes.

Como resultado, a Smyth le cancelaron algunas operaciones en el último momento y, hasta el 1 de agosto, no voló de nuevo. Su principal objetivo se encontraba en el Ruhr, mientras que el secundario era el aeródromo de Leeuwarden, al norte de los Países Bajos. Cuando descubrió que la nubes estaban demasiado dispersas por encima del Ruhr, Smyth cambió de rumbo y se dirigió



Siegfried Bethke (cuarto a la izquierda), con sus camaradas, pilotos de cazas del Ala de Caza 2.

a Leeuwarden. Pronto dio con el aeródromo. Descendió de 600 a 300 metros, soltó sus dos bombas de 113 kilos y un cartucho de bombas de 18 kilos y fotografió su caída. No hubo ningún tipo de fuego antiaéreo y, tras lanzar las bombas, volvieron a la seguridad de las nubes. «Pusimos rumbo a casa —escribió— muy satisfechos».[10] Ese mismo día, otra tripulación del Escuadrón 101 atacó Schiphol y otra Waalhaven. Todos consiguieron acertar en algún blanco, a pesar de que, a 300 metros de altura, era difícil ser realmente preciso. En cualquier caso, era poco probable que un Blenheim aislado causara una destrucción masiva. En realidad, estas incursiones tenían el simple objetivo de incordiar y los chicos de los bombarderos las llamaban *«rhubarbs»* (ruibarbos).

Al mismo tiempo, los alemanes enviaban escuadrones de cazas de la Luftwaffe a Gran Bretaña desde el estrecho de Calais, pero, por lo general, el mando de la Luftwaffe prefería que las formaciones de bombarderos actuaran de forma independiente; tenían la sensación de que debían reservar fuerzas para el espectáculo principal. Hajo Herrmann y su escuadrón, por ejemplo, habían minado en varias ocasiones las bocanas de los puertos británicos y acatado objetivos específicos como la fábrica Vickers, en Newcastle, que habían bombardeado el 2 de julio. Sin embargo, al igual que a los pilotos del Mando de Bombardeo, a Herrmann

no le resultaba fácil dar en el blanco. Todo su escuadrón había atacado la fábrica de Vickers —con unos nueve aviones Junker 88—, pero ninguno de ellos había alcanzado su objetivo. Acertar el tiro con pocos referentes para ayudar a la navegación y empleando miras de bombardeo primitivas era sumamente difícil.

Los pilotos de los Stuka también se estaban dando cuenta de que las operaciones para atacar las embarcaciones británicas eran cada vez más peligrosas, pues los cazas británicos descendían sobre ellos en cuanto se acercaban a sus objetivos. El 25 de julio, Helmut Mahlke, ahora *Gruppenkommandeur* del III Grupo del Ala de Bombardeo en Picado 1, había estado bombardeando un convoy con su grupo cuando los asaltaron mientras recuperaban altura. En esa ocasión, la llegada de su propia escolta de cazas los salvó, pero, aunque todo su grupo volvió a aterrizar en Théville, un artillero falleció, otro resultó herido y muchos de los Stuka sufrieron graves daños. «No había lugar a dudas —anotó Mahlke—: los cazas británicos hacían que nuestro trabajo fuera cada vez más difícil y peligroso».[11]

En el ínterin, los escuadrones del Mando de Caza se esforzaban por resistir la tentación de seguir a la Luftwaffe adentrándose en el mar y empleaban el tiempo no solo para responder a los ataques, sino también para recuperarse de las duras batallas en Dunquerque y en Francia. Uno de los escuadrones que se lamía las heridas que había sufrido en Dunquerque era el 609, un escuadrón auxiliar creado antes de la guerra con un espíritu similar al de un regimiento territorial voluntario de caballería, formado por terratenientes y profesionales de West Riding, en Yorkshire. Eran un grupo muy unido, pues muchos de ellos se conocían desde siempre. En la batalla de Dunquerque habían sufrido tres bajas, uno más de sus miembros había resultado herido y otros dos habían desaparecido. En un escuadrón de apenas dos docenas de pilotos, estas eran unas pérdidas terribles, sobre todo si tenemos en cuenta que la mayoría eran muy buenos amigos.

A finales de junio, se envió al Escuadrón 609, que se encontraba en Norholt, en el oeste de Londres, a Middle Wallop, en las cercanías de Salisbury, como parte del Grupo 10. También se le asignó un nuevo oficial al mando, el comandante* George Darley,

* En inglés *«squadron leader»*, rango de la RAF por encima de «capitán» *(«flight lieutenant»)* y por debajo de «teniente coronel» *(«wing commander»)*. *(N. del E.)*



El comandante George Darley, a quien le encargaron reestructurar y poner en forma al Escuadrón 609 tras sufrir importantes en la batalla de Dunquerque.

que desde su regreso en junio había estado destinado como comandante supernumerario de un escuadrón de Spitfire que operaba en Hornchurch, en Essex.

A Darley le bastó echar un vistazo al Escuadrón 609 para darse cuenta de que estaban bajos de moral y de que se lamentaban de su suerte. El comandante decidió que lo que necesitaban era una buena patada en el trasero. Reunió a los pilotos, se quitó la chaqueta, se remangó y les dijo que, si alguno no estaba de acuerdo con lo que estaba a punto de decir, se vería las caras con ellos, de hombre a hombre, a la salida. Acto seguido, les dijo que eran un atajo de lamentables ignorantes, pero que no iban a seguir así. Prometió que los pondría rápidamente en forma y, tras haberlos acribillado a preguntas sobre sus experiencias hasta ese momento, se puso manos a la obra. «Para mí era evidente que las causas principales —dijo— de su estado eran una formación demasiado rígida y la falta de conocimiento del disparo de desviación».[12]

En ese momento, a los escuadrones del Mando de Caza se los preparaba para ataques en formación convencional, que tenían un aspecto muy impresionante en las maniobras pero que no funcionaban en el toma y daca del combate aéreo. El disparo era un problema para ambos bandos, pues no había forma alguna de recibir una instrucción práctica efectiva; sin embargo, los principios del disparo de desviación —es decir, apuntar por delante de un

objetivo en movimiento— podían enseñarse, al igual que las diversas maniobras de combate. Darley también descartó empezar a disparar a unos 400 metros de distancia del objetivo e insistió en que la distancia de tiro máxima para abrir fuego debía ser de unos 250 metros.

Los Spitfire y los Hurricane estaban equipados únicamente con ametralladoras Browning .303, que eran poco más que cerbatanas.[13] El proyectil que disparaban era del tamaño de una uña y, a menos que se disparara a corta distancia, los daños que provocaba eran mínimos. En 1925, un informe señaló que un proyectil de una .303 tenía «un efecto muy limitado sobre cualquier avión». Y aquella era una época en la que los aeroplanos aún estaban hechos en su mayoría de madera y lona impermeabilizada. En 1940, las Browning .303 eran todavía menos efectivas y, además, los Spitfire y los Hurricane contaban con apenas 14,7 segundos de munición frente a los 55 segundos de los Me 109. Las ametralladoras podían coordinarse de modo que los proyectiles de las ocho convergieran a una determinada distancia y, como quienes habían combatido en Francia y en Dunquerque habían aprendido, la única manera de que las Browning fueran efectivas era acercándose todo lo posible a un objetivo. Cuanto más cerca abría fuego un piloto, mayor era el efecto que causaba y menor el tiempo que perdía disparando a un blanco, lo cual, a su vez lo hacía más vulnerable y agotaba rápidamente su escasa munición.

Tras establecer un programa de ataques de práctica en el cual él mismo actuaba como blanco escurridizo, el escuadrón pronto mejoró de manera espectacular. Darley se había dado cuenta de que los pilotos auxiliares de más edad estaban deprimidos por la pérdida de sus compañeros, y esta atmósfera no contribuía en absoluto a elevar la moral de los más jóvenes. «Lo principal —dijo— es restablecer la moral de los hombres mejorando la proporción de derribos/bajas».[14]

A pesar de lo obvio que era esto, fueron hombres con experiencia como George Darley y otros como él en el Mando de Caza quienes pusieron a punto a muchos de los escuadrones de cazas. Del mismo modo que la Luftwaffe había aprendido mucho de los hombres que habían adquirido experiencia en España, en la Legión Cóndor, y después en Polonia, el Mando de Caza estaba ahora sacando provecho ahora de los soldados que habían combatido en Francia.

Darley instruía y hacía operar a sus pilotos como un escuadrón completo de doce aviones, divididos en formaciones en «V» estándar de tres cazas. A menudo, Darley lideraba uno de estos tríos, separados y a distintas alturas, y con otro trío similar de cazas a unos 150 metros por encima de ellos. Les enseñó a mirar constantemente a su alrededor, a cambiar de posición una y otra vez, y a mantener el sol a sus espaldas en la medida de lo posible. Turnaba a los pilotos para que se acostumbrasen a volar en todas las posiciones de la posición. También les enseñó a tratar de dispersar cualquier formación enemiga. El factor clave era hacer que los bombarderos lanzaran su carga lejos del objetivo, y la mejor manera de conseguirlo era volar directamente hacia ellos, aunque el número de aviones enemigos fuera abrumadoramente superior.

El escuadrón perdió a otros dos hombres en julio. Las órdenes de realizar patrullas permanentes sobre los convoyes del canal de la Mancha frustraron a los pilotos, pero, cuando llegó el mes de agosto, estaban en buena forma. Habían tenido que aprender mucho en poco tiempo, pero, tras un mes de operaciones de vuelo relativamente sencillas, habían mejorado drásticamente sus habilidades como pilotos de caza. Y la moral de los hombres también había subido. Darley, a quien en un primer momento habían detestado, se ganó al escuadrón. Aceptaron que era un hombre que sabía de lo que hablaba y admiraban el hecho de que cuidara de ellos en el aire y en tierra. En una ocasión, mientras trabajaban en la base de operaciones de avanzada de Warmwell, en la costa de Dorset, los soldados que servían en la cantina se negaron a prepararles el desayuno a las 3.00 de la mañana y el mismo Darley fue a la cocina y cocinó unos huevos con *bacon* para sus pilotos. Fue un gesto que gustó mucho.

El 8 de agosto, cuando los enviaron a interceptar una formación de Stuka y su escolta de cazas que se dirigían a atacar Warmwell, el escuadrón puso en práctica todo lo aprendido. Durante ese combate, derribaron tres Me 110 y dos Stuka. El propio Darwell, escondiéndose entre las nubes tras el contacto inicial, siguió a un Me 110 y, acto seguido, descendió en picado y abrió fuego a unos 250 metros. Después acortó la distancia a apenas unos 75 metros y, cuando se abrió en dirección a estribor, vio como el avión enemigo se precipitaba al mar. «Pronto conseguimos dividirlos —dijo Darley— y solo uno o dos llegaron a soltar las bombas sobre el sagrado aeródromo».[15]

Entre los que observaban la evolución de las batallas en el aire con un gran interés se encontraba el coronel Carl Spaatz, o *s*, como lo conocían desde que le habían puesto ese mote en la academia militar de West Point. Oficialmente, Spaatz estaba en Gran Bretaña como agregado aéreo adjunto, pero ante el general Hap Arnold, jefe del Cuerpo Aéreo del Ejército de Estados Unidos, se describió a sí mismo como un «espía de primera».[16] Su misión era, en parte, observar y estudiar la formación de pilotos y las tácticas de la RAF, y, también, hablar extraoficialmente sobre las necesidades británicas en materia aeronáutica.

Spaatz tenía casi cuarenta y nueve años cuando llegó a Gran Bretaña el 31 de mayo, después de viajar en barco hasta Italia, en tren a través de Francia y, de nuevo, en barco hasta la isla. Cuando llegó a Londres, tras la caída de Francia y durante el apogeo de la evacuación de Dunquerque, se encontró con que el país estaba sumido en una profunda crisis. Spaatz era un piloto avezado que había luchado en la Primera Guerra Mundial y, como tal, había ascendido en las filas del Cuerpo Aéreo hasta llegar a jefe de planificación en la Oficina del jefe del Cuerpo Aéreo y había participado activamente en el intento de modernizar e incrementar el tamaño de las fuerzas aéreas de Estados Unidos. Una de sus frustraciones había sido que, a pesar de que el presidente le había dicho a Arnold en noviembre de 1938 que quería una fuerza aérea de al menos 20 000 aviones con una capacidad de producción de unos 2000 al mes, él había sido incapaz de hacer realidad estos ambiciosos objetivos, entre otras cosas porque las necesidades de los británicos y los franceses tenían prioridad. Cuando partió a Gran Bretaña, los pedidos combinados de británicos y franceses ascendían a un total de 14 000 aviones. Spaatz tenía la sensación de que, antes de entregar estas aeronaves a otro país, Estados Unidos debía equipar a sus propias fuerzas aéreas.

Spaatz era un hombre bajo y fornido con unos penetrantes ojos azules que revelaban un gran sentido del humor y, asimismo, tenacidad y una autoridad natural. Según él mismo había admitido, no era un intelectual de la aviación, sino que, dependía de su propio instinto, su intuición y la capacidad de convencer de aquellos a los que respetaba. Era leal hasta la médula, ingenioso, pragmático y tenía la cabeza fría. Había sabido aprovechar muy bien estas habilidades, y también lo hizo mientras estuvo en Gran

Bretaña. Enseguida entabló una buena relación con su homólogo, el comodoro del aire John Slessor, y mientras recorrían las instalaciones de la RAF por todo el país, la amistad entre ambos creció.

Durante la segunda quincena de julio, Spaatz pasó tiempo con el Mando de Bombardeo de la RAF, incluidos nueve días en una base de bombarderos Wellington. Las tripulaciones de bombarderos británicas hablaron con él abiertamente sobre la poca precisión de sus bombardeos. Los principios de aviación estadounidenses anteriores a la guerra estaban muy ligados al bombardeo diurno y lo que vio de los bombardeos nocturnos por parte de los británicos no le hizo cambiar de opinión.

Por otra parte, a comienzos de agosto, estaba bastante convencido de que la Luftwaffe no albergaba esperanzas de destruir a la RAF, aunque el principal ataque de Göring todavía estaba por llegar. «A menos que los alemanes se guarden un as en la manga —escribió a Arnold—, no tienen prácticamente ninguna posibilidad de aniquilar a la RAF.[17] Las pérdidas alemanas en las incursiones aéreas diurnas serán enormes. Su precisión de bombardeo cuando atacan de noche es muy baja».

Entretanto, los dominios y el Imperio británicos demostraron a la madre patria que no estaba sola. Gran Bretaña todavía se proponía reunir un ejército de cincuenta y cinco divisiones y abrigaba esperanzas de que veintiuna de ellas las facilitaran sus dominios y el Imperio. Una división canadiense ya había llegado a Gran Bretaña y otra estaba en camino. También Australia y Nueva Zelanda estaban enviando tropas a Oriente Próximo para cooperar. Asimismo, en Egipto, también se había formado una división india, la 4.ª.

Además, se había puesto en marcha un plan para aumentar el número de escuelas de aviación de forma espectacular. El problema al que se enfrentaba Gran Bretaña era que el país era geográficamente pequeño, que estaba en la línea de fuego y que tenía un clima muy impredecible. Estas limitaciones no afectaban a Canadá, donde se puso en práctica el programa de formación aérea del Imperio británico. Se construyeron numerosas escuelas de aviación con el objetivo de formar a unos 24 000 pilotos y tripulantes al año a lo largo y ancho de los dominios del Imperio. Los primeros cursos habían empezado ya en abril y ahora se estaban abriendo nuevas escuelas en Rodesia y en Sudáfrica.

Pero también había otros que llegaban a Gran Bretaña: polacos, checos, estadounidenses, sudafricanos, noruegos, daneses, holandeses, franceses y belgas. Algunos simplemente querían huir de los nazis y otros, seguir en la contienda. El general De Gaulle volvió a Francia el 17 de junio, aunque, acto seguido, voló de regreso a Gran Bretaña junto a Edward Spears. De hecho, fue Spears quien lo ayudó a organizar el vuelo de última hora desde Burdeos y también quien lo llevó a un pequeño apartamento de Curzon Street, donde viviría temporalmente, y, a continuación, a ver a Churchill. El 18 de junio, De Gaulle dio un discurso en la BBC y proclamó que «la llama de la resistencia francesa no debía extinguirse y no se extinguiría jamás». Al día siguiente, ofreció un nuevo discurso, en el que anunció que hablaba en nombre de Francia e instaba a los franceses a responder a su llamado. Pocos lo oyeron en su patria, y la mayor parte de los 150 000 soldados franceses evacuados a Gran Bretaña optarían por regresar a casa. Puede que esto no fuera tan sorprendente. A la mayoría de los atormentados militares franceses les parecía mejor escapar de la guerra y volver con sus familias, a un lugar en el que creían que habría paz, que quedarse a combatir en un país que parecía destinado a caer como había caído Francia. En cualquier caso, si el discurso de De Gaulle fue la chispa de la resistencia, fue una chispa muy pequeña.

Un gran número de franceses, empero, todavía trataba de escapar con todas sus fuerzas, entre ellos el capitán Barlone, que se había refugiado en Bayona y buscaba con urgencia una forma de llegar a Inglaterra.

Entre estos hombres también se encontraba un parisino de diecinueve años, Jean-Mathieu Boris. El 10 de mayo estaba estudiando para acceder a la École Polytechnique,* pero la llegada de los alemanes acabó con sus planes. Sin noticias de su padre, que estaba fuera, combatiendo con los Ejércitos del Norte de Georges, el 13 de junio su madre decidió que debían abandonar París y dirigirse al sur, a casa de su cuñada. Allí, en Rennes, Boris dejó a su madre y sus hermanos, y continuó su camino hacia el sur. «Decidí no aceptar la derrota», dijo.[18] En su lugar, planeó viajar a

* Importante escuela pública de ingenieros francesa fundada en 1794. Es una de las prestigiosas *grandes écoles,* instituciones de educación superior fuera del sistema universitario francés. *(N. del E.)*


BATALLA DE INGLATERRA, julio-octubre de 1940
LEYENDA
RAF
Cuartel general de mando
Cuartel general de grupo
Base de sector
Base de cazas
Estación de radar de baja cota
Estación de radar de altura
Ciudades bombardeadas
LUFTWAFFE
Base de cazas
Base de bombarderos
LUFTFLOTTE 3
desde Noruega
y Dinamarca
Glasgow
Turnhouse
Newcastle
Sunderland
Usworth
Belfast
Middlesbrough
Mar del Norte
Alcance de radar de altura
Alcance de radar de baja cota
MANDO
DE CAZAS
GRUPO 13
Church
Fenton
Hull
Mar de Irlanda
Liverpool
Manchester
Kirton in
Lindsey
Sheffield
GRAN BRETAÑA
Digby
Nottingham
MANDO DE CAZAS
GRUPO 12
Wittering
Norwich
Ámsterdam
Birmingham
Coventry
Duxford
PAÍSES BAJOS
Ipswich
Debden
Róterdam
MANDO
DE CAZAS
GRUPO 10
Stanmore
North Weald
Swansea
Northolt
Amberes
Filton
Uxbridge
Hornchurch
Cardiff
LONDRES
Bristol
Kenley
Biggin Hill
Canterbury
Gante
Middle Wallop
Southampton
Calais
Portsmouth
BÉLGICA
Exeter
Tangmere
Lille
Plymouth
Alcance de radar de baja cota
Amiens
LUFTFLOTTE 2
Cherburgo
El Havre
LUFTFLOTTE 3
PARÍS
Alcance de radar de altura
FRANCIA
Rennes
N
0
100 km
0
100 millas

Argelia y unirse al Ejército de África. Finalmente, el 23 de junio, llegó a San Juan de Luz, un pequeño puerto en la frontera franco-española, donde vio a algunos soldados polacos que se marchaban. Los hombres habían dejado sus uniformes en el muelle. Cómo Pétain ya había declarado que ningún francés podía abandonar el país, cogió un uniforme polaco, se lo puso y se las ingenió para pasar entre los oficiales franceses y subir a un barco británico, el *Baron Nairn,* que estaba a punto de zarpar. Uno de los funcionarios le dijo: «No pareces muy polaco», sin embargo, Boris simuló que no le entendía y lo dejaron pasar.

En el *Baron Nairn,* viajaban junto a Boris tres pilotos estadounidenses. Uno de ellos era un pelirrojo desgarbado de veintitrés años, Eugene *Red* Tobin. Había viajado a Canadá y, después, había cruzado el Atlántico tras dejar su trabajo —Tobin llevaba en avión a las estrellas de la Metro-Goldwyn-Mayer por todo Estados Unidos—, decidido a ir a volar para los finlandeses. Cuando recibió la noticia de que Finlandia y la Unión Soviética habían firmado la paz, se encontró con que no tenía trabajo y se preguntó qué podía hacer. Una semana más tarde, un conocido francés cuyo nombre desconocemos le preguntó si le gustaría volar para el Armée de l'Air francés. Tobin dijo que sí, al igual que otros dos estadounidenses que habían hecho el viaje con él: Andy Mamedoff, el gallardo hijo de unos rusos blancos* exiliados, y Vernon Keogh, al que su estatura de 1,5 metros le había valido el poco sorprendente apodo de *Shorty* («bajito»).

Dejar su glamuroso trabajo en Hollywood para combatir en la guerra de otro país era, en muchos sentidos, una decisión valiente. Su trabajo en la Metro-Goldwyn-Mayer le había dado la oportunidad de volar casi a diario en cielos sin aviones enemigos que intentaban derribarlo y, además, ofrecerse como voluntario para volar en las fuerzas armadas de un país extranjero era ilegal en Estados Unidos. Si lo pillaban, se arriesgaba a una cuantiosa multa, una pena de prisión y la retirada del pasaporte. Pero era joven, tenía sed de aventuras y estaba desesperado por pilotar cazas veloces y modernos como el Supermarine Spitfire, que, según él,

* Se conoce como «rusos blancos» a los miembros del Movimiento Blanco, fuerzas nacionalistas contrarrevolucionarias, en la mayoría de los casos prozaristas, que tras la Revolución de Octubre lucharon contra el Ejército Rojo durante la Guerra Civil rusa. *(N. del E.)*



Soldados franceses de camino a Gran Bretaña. Tras el armisticio, la gran mayoría decidió volver a Francia en lugar de quedarse y luchar bajo el estandarte de la Francia Libre de De Gaulle.

era «el avión más bonito del mundo».[19] En cualquier caso, creía que Estados Unidos se vería obligado a entrar en guerra en algún momento y de ninguna manera quería que lo llamaran a filas. A su parecer, ir directamente a Europa y participar en la contienda como piloto era una opción mucho mejor.

Cuando Mamedoff, Keogh y él llegaron finalmente a París a comienzos de junio, daba la sensación de que se lo habían jugado todo para nada. El agente con el que se suponía que debían contactar había desaparecido; en el Ministerio del Aire francés no había nadie que pudiera ayudarlos y Francia estaba abocada a una derrota inminente. Llegado el 11 de junio, decidieron abandonar París junto con la mitad de los ciudadanos de la capital y se subieron a un tren atestado de gente en dirección a Tours. Allí, por fin, les dieron permiso para volar, pero, entonces, el aeródromo fue bombardeado y, cuando trataron de secuestrar un avión junto a dos pilotos checos, unos soldados franceses les dispararon y tuvieron que huir. Llegaron a San Juan de Luz el mismo día en que se firmó el armisticio. A diferencia de Jean-Mathieu, estos tres hombres se limitaron a abrirse camino a empujones para embarcar en el *Baron Nairn*.

Jean Mathieu Boris pensaba que el barco los llevaría a África del Norte, pero, en lugar de ello, navegó a Plymouth, en Inglaterra. Desde allí, el joven francés se dirigió a Londres y, después de que el servicio de inteligencia británico los investigara, él y algunos de sus compañeros de viaje se dirigieron al nuevo cuartel general de De Gaulle con la intención de unirse a la Legión de Voluntarios Franceses, como se llamaba esta fuerza embrionaria. Le asignaron el número 850 y, a continuación, lo mandaron a un campamento improvisado pabellón de Olympia, en el oeste de Londres. El 11 de julio, unos quinientos de ellos abandonaron ese centro de convenciones y fueron enviados al campamento del Ejército británico en Aldershot, donde comenzarían su instrucción como soldados.

Entretanto, *Red* Tobin y los otros dos estadounidenses desembarcaron sanos y salvos en Gran Bretaña y se dirigieron a Londres. Una vez allí, la embajada de Estados Unidos les comunicó en términos muy claros que debían volver al país lo antes posible. Sin embargo, en el barco a Plymouth se habían hecho amigos de una dama inglesa que había prometido ayudarlos si en algún momento lo necesitaban.

Se aferraron a ese salvavidas, la dama movió algunos hilos y, poco después, un oficial de reclutamiento de la RAF se reunió con ellos y les dijo que, siempre y cuando juraran lealtad al rey Jorge VI, serían aceptados. Lo que realmente les estaban pidiendo era que renunciaran a la ciudadanía estadounidense, pero los tres hombres prestaron juramento sin dudarlo; eran jóvenes y habían hecho un largo viaje a través del Atlántico porque querían volar. Ahora que tenían al alcance de la mano la posibilidad de pilotar un Spitfire, no iban a dejar pasar la ocasión por una nimiedad como esa. El 9 de julio, los tres fueron asignados a la Unidad de Entrenamiento Operativo (OTU, por sus siglas en inglés) n.º 7 de Hawarden. «Bueno —dijo Tobin—, lo hemos conseguido. ¡Al fin estamos dentro!».[20]

Unos cuantos días después, el 15 de julio, Jean Offenberg y su amigo Alexis Jottard llegaron también a Inglaterra, a Liverpool, a bordo del carguero *Har Sion*. El viaje desde Francia había sido largo: habían tenido que desacatar órdenes y robar un avión francés, volar a Córcega, después a Maison Blanche, Argelia y Casablanca, y, por último, subir al barco que los llevó a Inglaterra.

Dos días más tarde, después de que los enviaran a Londres para someterlos a una revisión médica, los destinaron a la OTU n.º 6 para que aprendieran a pilotar los cazas británicos. Estaban entre los quince belgas que se unirían al Mando de Caza de la RAF a los que habría que sumar otros catorce a los que destinarían al Mando Costero.

Offenberg y Jottard hicieron sus prácticas con aviones Hawker Hurricane. No eran tan veloces como los Spitfire y eran, en muchos sentidos, una evolución de los anteriores biplanos Hawker, con el fuselaje cubierto por una lona impermeabilizada. Tampoco ascendían tan rápido como el Me 109 o el Spitfire, pero eran igual de resistentes, estaban equipados con una sólida plataforma para las ametralladoras y tenían una gran capacidad de maniobra. Y puede que lo más importante fuera que había muchos más Hurricane que Spitfire y que eran más que adecuados para derribar los bombarderos y los Me 110 alemanes. En cualquier caso, estos aviones suponían un gran avance con respecto a los obsoletos Fiat que pilotaban los belgas. Para Offenberg, volar en un Hurricane era «pan comido».[21] A finales de julio, ambos hombres recibieron sus destinos como miembros de la Reserva de Voluntarios de la RAF y pasaron a formar parte del Escuadrón 145 de Drem, cerca de Edimburgo, en el Grupo 13.

Durante el mes de julio, la Luftwaffe apenas había usado el 10 por ciento de sus fuerzas. Había perdido unos 185 aviones, mientras que el Mando de Caza unos 91. Al mismo tiempo, Messerschmitt había fabricado 240 nuevos aviones Me 109, mientras que el Ministerio de Producción de Aviones había producido 496 Spitfire y Hurricane.[22] Esta proporción no mejoraría para Alemania en un futuro inmediato.

No obstante, la cuestión que se planteaban el mariscal del Aire Dowding y los comandantes británicos era si los avances logrados desde la caída de Francia bastarían una vez Göring soltara sus águilas.

Capítulo 30

El ataque de las águilas

Tras la euforia del triunfo, los ejércitos alemanes retomaron la instrucción. El 7 de julio, la *Panzerdivision,* por ejemplo, se trasladó a una zona al oeste de París para comenzar a prepararse para la Operación León Marino, nombre en código para el plan de invasión de Gran Bretaña. «Aquello marcó el inicio —apuntó el *Leutnant* Hans von Luck— de semanas y meses de agotadora preparación».[1] Practicaban una y otra vez en el Sena embarcar y desembarcar de barcazas modificadas. Mientras tanto, el joven paracaidista Martin Pöppel, después de pasar una breve temporada en Noruega apoyando a los soldados en Narvik, fue enviado de vuelta a Alemania, a un campamento de instrucción en Gardelegen, al norte de Magdeburgo. Por sus acciones del 10 de mayo en los Países Bajos le concedieron la Cruz de Hierro de Primera y Segunda Clase y lo ascendieron a *Oberjäger,* el equivalente a sargento. Ahora lo nombraron ametrallador en un batallón de ametralladoras de reciente creación. Nadie explicó, empero, si estaban preparándose para la invasión de Gran Bretaña. Los *Fallschirmjäger,* que formaban parte de la Luftwaffe, pasaron a estar bajo el mando de Göring, quien, hasta ese momento, se había negado en firme a que participaran en la Operación León Marino.

En Gran Bretaña, uno de los mayores temores era la posibilidad de que formaciones masivas de paracaidistas alemanes cayeran del cielo de repente. A. G. Street era agricultor y trabaja duro durante el día —había arado unas 36 hectáreas de tierra y había comenzado la cosecha de grano anual—, pero por la noche vigilaba los cielos ante la posible llegada de paracaidistas, pues se había incorporado a la unidad local de la Guardia Nacional. A principios de agosto aún no había uniformes y armas suficientes para distribuir entre sus miembros, pero la situación iba mejorando. «Las tareas de observación —escribió— se habían convertido en

una rutina más del día a día de todos los hombres, mientras que la instrucción de las tardes y de los domingos por la mañana había convertido a una chusma sin madera de militares en un cuerpo de hombres capaces de obedecer órdenes sencillas sin rechistar y que ahora ansiaban menos instrucción y más ejercicios de tiro».[2] Tradicionalmente, la Guardia Nacional siempre se ha considerado un grupo de aficionados a los que Gran Bretaña recurrió de forma un poco pintoresca cuando se vio entre la espada y la pared, pero, en su mayor parte, estas unidades pronto se convirtieron en una valiosa fuerza de segunda línea entre cuyos efectivos se mezclaban soldados que habían participado en la Primera Guerra Mundial, que sabían alguna que otra cosa sobre disciplina militar y tenían experiencia en el frente, y miembros de la Reserva. En el campo, los granjeros, sobre todo, no solo solían ser buenos tiradores, sino que también se conocían el terreno como la palma de la mano. Algunos eran demasiado viejos para formar parte del Ejército Regular, pero los británicos no fueron los únicos que reclutaron a hombres en edad avanzada, pues Alemania también lo hizo: la mayoría de los hombres que el OKH denominó «tropas de tercera y cuarta línea» eran reservistas con escasa formación o veteranos de la Gran Guerra. El número de estas fuerzas ascendía a cerca de 1,6 millones de hombres, una cifra similar a la de los que formaban parte de la Guardia Nacional.[3]

Mientras tanto, las tropas del Ejército Regular se recuperaban de la terrible experiencia vivida en Francia. Bill Cheall y los supervivientes de su batallón de los Green Howards fueron enviados a Cardiff, donde se cubrieron sus bajas con nuevas incorporaciones y pudieron recuperar fuerzas, y de allí se dirigieron el 18 de junio a un campamento de barracones Nissen cerca de Launceston, en Cornualles. Allí, el batallón se puso en forma rápidamente y pasó a formar parte de la 50.ª División Tyne Tees, creada recientemente. A Cheall le impresionó también la rapidez con la que se reemplazó todo el equipamiento que habían dejado en Francia. «Nos facilitaron un equipo completo de ametralladoras Bren, transportes blindados Bren, cañones antitanque, camiones 15 cwt y todo el apoyo que la división podía proporcionar —apuntó Cheall—. Teníamos todo cuanto necesitábamos para atacar».[4]

A principios de julio, se pusieron de nuevo en marcha. En esta ocasión, se dirigieron hacia la costa sur, cerca de Bournemouth. Estuvieron de guardia para hacer frente a una posible invasión, lo

cual, en su mayor parte, fue bastante agradable. Tenían su base cerca del castillo de Highcliffe y, dado que Cheall era ordenanza del comandante de la compañía, le asignaron una habitación en el propio castillo. La mayor parte de sus tareas diurnas consistían en preparar las defensas de la playa: construir casamatas, colocar alambradas y realizar tareas de minado. «Confiábamos muchísimo en nuestra capacidad para presentar batalla en caso de que el enemigo pusiera un pie en nuestra parte de la costa —escribió Cheall—. Nuestros enfrentamientos anteriores con los alemanes nos habían inspirado confianza: ese había sido nuestro bautismo de fuego».[5]

Entre los miembros del regimiento de los Green Howards se encontraba ahora también Hedley Verity, jugador inglés de críquet. Se había incorporado al regimiento y, más tarde, lo habían nombrado oficial del 1.er Batallón. Verity ayudaba en la instrucción de los soldados en el cuartel de los Green Howards en Richmond, en Yorkshire. Pronto se ganó la fama de ser un hombre que imponía una disciplina férrea pero que también era justo. Es más, también le encantaba lanzar para sus hombres al final de la jornada de instrucción diaria. Para muchos de ellos, que recordaban sus hazañas en el críquet, era todo un ídolo y el hecho de compartir con él estas experiencias contribuyó a fortalecer el sentido de lealtad.

Claro que los alemanes no invadirían Gran Bretaña si no controlaban los cielos; de no hacerlo, los riesgos a los que se enfrentarían los soldados que cruzaran el canal de la Mancha y las operaciones de apoyo de la Luftwaffe para contener las defensas británicas serían demasiado grandes. No importaba lo diferentes que fuesen los planes del Ejército, la Marina y la Fuerza Aérea alemanas: no había lugar a dudas que controlar los cielos era un requisito indispensable para poner en marcha la Operación León Marino. Tenían que acabar con la RAF.

A comienzos de agosto, la Luftwaffe contaba con tres flotas aéreas preparadas y deseosas de ponerse en marcha. Estas eran la *Luftflotte* 5, que estaba en Noruega, la *Luftflotte* 3, que se encontraba en Normandía, y la más grande de todas, la *Luftflotte* 2, en el norte de Francia y en los Países Bajos. El comandante de esta última flota era un antiguo jefe de Estado Mayor de la Luftwaffe, el mariscal de campo Albert Kesselring, quien había demostrado ser mucho más capaz como comandante de las fuerzas aéreas que como administrador durante las batallas de Polonia y Francia, y,

en consecuencia, había ascendido al rango de cinco estrellas. Juntas, estas tres flotas aéreas contaban con un total de 3358 aviones divididos en los diversos escuadrones y grupos, y, de estos, un total de 2550 de aeronaves de todo tipo estaban listas para volar.[6]

El 1 de agosto de 1940, Hitler emitió su Directiva n.º 16, *Sobre los preparativos para una operación de desembarco en Inglaterra.* Raeder había informado al Führer de que la Kriegsmarine no estaría preparada para la invasión antes del 15 de septiembre y, de hecho, todavía estaban discutiendo con el OKH sobre las dimensiones y la amplitud del potencial frente de invasión. No obstante, se estableció que esta sería la fecha límite para que todos los preparativos estuvieran listos, y eso incluía no solo la derrota de la RAF, sino también la contención de la Marina Real y la creación de un corredor libre de minas que atravesara el canal de la Mancha.

Por increíble que parezca, Göring aún no había preguntado a sus comandantes de flota qué opinaban sobre la inminente batalla aérea, pero, tras la emisión de la directiva de Hitler, les ordenó que presentaran sus propios planes ese mismo día. Una vez más, no contempló la opción de sentarse con ellos en una mesa y buscar juntos una solución. La directiva de Hitler era bastante clara: debían evitar los objetivos civiles y centrar el ataque en destruir a la RAF en el aire y en tierra; sin embargo, a pesar de contar con esas directrices, los planes que presentaron las flotas aéreas eran bastante diferentes entre sí. Hasta el 6 de agosto, no consiguieron establecer un plan coordinado, pero, entonces, el mal tiempo se interpuso. Göring calculaba que, en total, tardarían solo cuatro días en dejar a la RAF fuera de combate, con la salvedad de que tenían que ser cuatro días consecutivos. Hubieron de esperar hasta el 13 de agosto para contar con unas condiciones meteorológicas favorables. Esa fecha sería el *Adlertag,* el «Día del Águila», el día en lanzarían el «ataque de las águilas».

Hasta ese momento, Göring confiaba en la victoria y en que conseguirla en un plazo de cuatro días seguidos era algo razonable. Esto se debía, en gran parte, a la información que recibía de la inteligencia de la Luftwaffe, algo alejada de la realidad, por decirlo suavemente. La Luftwaffe tenía diversas unidades de inteligencia, pero las más importantes eran la 5.ª y 3.ª *Abteilung.* Al mando de la primera estaba el coronel Joseph *Beppo* Schmid —un hombre totalmente al servicio del partido que había participado en el *Putsch* de 1923 y formaba parte del grupo de colaboradores personales

de Göring, además de comandar la 5.ª *Abteilung*—, cuya tarea era reunir información sobre las fuerzas aéreas enemigas. Schmid jamás había viajado, solo hablaba alemán y nunca había aprendido a volar, pero era agudo y astuto, y sabía cómo ganarse el favor de Göring. Por su parte, la 3.ª *Abteilung* era una unidad de transmisiones y un servicio de radioescucha. Al frente de ella estaba Wolfgang Martini, que, a pesar de su rango superior, no había duda de que tenía bastante menos influencia que Schmid. La información era poder en la Alemania nazi, por lo que las unidades rivales no se caracterizaban por compartir datos y esto no ayudaba a la hora de establecer un mapa común completo de información sobre el enemigo.

Lo cierto es que, en general, la inteligencia alemana no era especialmente buena. La *Forschungsamt* —la Oficina de Investigación del Ministerio del Aire del Reich— de Göring había sido de gran utilidad durante los años previos a la guerra, porque muchos de los actores clave se comunicaban desde dentro del Reich —como, por ejemplo, los embajadores de Francia y Gran Bretaña— y era bastante fácil intervenir e interceptar sus comunicaciones. Sin embargo, esto había cambiado, de modo que, si bien la *Forschungsamt* era de fundamental importancia para que Göring mantuviese controlados a sus rivales y enemigos dentro de Alemania y del Eje, su utilidad a la hora de aportar a un mapa de inteligencia común más amplio era menor.

Asimismo, el Partido Nazi contaba con su propio servicio de seguridad y la Wehrmacht, con otro. El servicio de seguridad del Partido Nazi, el *Sicherheitsdienst* o SD, que incluía a la Gestapo —la policía secreta del régimen—, se ocupaba principalmente de la seguridad interna dentro del Reich y de los territorios ocupados, más que de la inteligencia militar en sí misma.

Bajo el control del OKW estaba el Servicio de Información Exterior y de Contrainteligencia, también conocida como la *Abwehr*. El director de esta organización de inteligencia militar era el almirante Canaris, que, desde la actuación de Hitler en Checoslovaquia, se había vuelto en contra del Führer y el régimen nazi; de hecho, incluso había estado colaborando con los británicos para que la España fascista se mantuviese neutral. Bajo sus órdenes se encontraba también la División de Información Exterior y el Grupo de Evaluación de la Prensa, así como una rama de cifrado. Por su parte, la Kriegsmarine contaba con su propio servicio de inteligencia y su propia rama de inteligencia de transmisiones, la *B-Dienst*.

Esto significaba que había muy poca coordinación en los servicios de inteligencia alemanes. La falta de cooperación dentro del propio departamento de inteligencia de la Luftwaffe daba una idea de la organización de la inteligencia alemana en su conjunto. Lo cierto era que la única persona que recibía toda la información de todos estos servicios de inteligencia era el propio Hitler.

Visto lo visto, tal vez no resultara nada sorprendente que fuera el coronel *Beppo* Schmid, y no el general Martini, quien presentara a Göring el 16 de junio la valoración principal de la RAF, que se convirtió en la base de los planes del Estado Mayor General de la Luftwaffe. Schmid subestimó la fuerza de los escuadrones británicos, que, según él, constaban de dieciocho aviones, cuando en realidad tenían entre veintidós y veinticuatro. También afirmó que solo un número limitado de aeródromos contaban con modernas instalaciones de mantenimiento y aprovisionamiento y podían considerarse operativos, lo cual era un absoluto disparate. Subestimó terriblemente las cifras de producción de aviones en ese momento (su error de cálculo ascendía a casi el 50 por ciento) y afirmó que la defensa aérea de Gran Bretaña contaba con «escasa flexibilidad estratégica», cuando lo cierto es que el sistema de defensa aérea de Dowding ofrecía precisamente todo lo contrario. Según él, el Me 110 era un caza superior al Hurricane. Sus omisiones, empero, fueron todavía más notorias. La Luftwaffe no tenía ni idea de cómo funcionaba el sistema de defensa aérea británico, no sabía de la existencia de los tres mandos —el de cazas, el costero y el de bombarderos— y desconocía cómo estaban organizadas las reparaciones. «La Luftwaffe es claramente superior a la RAF —concluyó— por lo que respecta a fuerza, equipamiento, formación, mandos y localización de las bases».[7] En lo único que estaba en lo cierto era en que la Luftwaffe tenía más aviones. El resto de sus afirmaciones eran erróneas. En la víspera del *Adlertag*, Schmid aseguró al Estado Mayor de la Luftwaffe que unos trescientos cincuenta cazas británicos habían sido destruidos desde principios de julio y que la cantidad de aeronaves derribadas superaba a las producidas. En realidad, hasta el 12 de agosto, se habían destruido 181 y se habían fabricado 700 nuevos cazas.[8] La diferencia entre la realidad y la ficción era bastante sorprendente.

La organización de la inteligencia británica, en cambio, estaba más coordinada, aunque, al igual que le ocurría a la alemana, las

diferentes ramas de las fuerzas armadas tenían sus propias estructuras. También contaban con el Servicio Secreto de Inteligencia, el MI6, que se ocupaba de la inteligencia exterior, y con el MI5, que se encargaba de la seguridad nacional y la contrainteligencia. Además, había otras unidades, como el MI9, creado en diciembre de 1939 para ayudar a los combatientes de la resistencia extranjeros en territorios ocupados por el enemigo.

Por lo que respecta a la inteligencia de las Fuerzas Aéreas, la mayor fuente de información provenía de la inteligencia de señales. Desde 1935, la RAF había mantenido un servicio de radiointeligencia, conocido como el Servicio Y, que se encargaba de escuchar y cotejar el tráfico inalámbrico de baja frecuencia, por lo general entre aviones y radios de baja frecuencia, así como el tráfico telefónico y las transmisiones de balizas de navegación. Recientemente, el servicio había obtenido cifrados de alta calidad encriptados por las máquinas codificadoras alemanas Enigma. La Escuela de Códigos y Cifrados del Gobierno, en Bletchley Park, al norte de Londres, había crecido rápidamente desde el estallido de la guerra y el trabajo de inteligencia que allí se hacía había mejorado gracias al reclutamiento de brillantes y jóvenes matemáticos como Alan Turing y Gordon Welchman, ambos de la Universidad de Cambridge. La Escuela de Códigos y Cifrados del Gobierno era una entidad en sí misma, pero, dentro de su estructura, había equipos que se dedicaban a descodificar mensajes cifrados para los tres servicios de inteligencia .

Los alemanes habían supuesto que sus máquinas Enigma eran infalibles. En realidad, gracias a información suministrada por los polacos antes del estallido de la guerra, la Escuela de Códigos y Cifrados del Gobierno había comenzado a descifrar las transmisiones de las máquinas Enigma durante la campaña noruega con asiduidad, así como las claves de cifrado de la Luftwaffe con bastante regularidad desde enero. La descodificación del tráfico de las máquinas Enigma de la Luftwaffe todavía no se realizaba a una gran velocidad, pero esta información, combinada con la inteligencia de señales del Servicio Y, había permitido a la Inteligencia Aérea del Ministerio del Aire, en Londres, conformar un mapa bastante preciso de la Luftwaffe, de su estructura y de su despliegue mientras reunía fuerzas antes de efectuar el asalto aéreo sobre Gran Bretaña. Al igual que ocurría con el sistema de defensa aérea de Dowding, los componentes de la inteligencia británica eran mucho más que

la mera suma de sus partes. Era indudable que las dictaduras podían producir sociedades militaristas muy disciplinadas, pero las democracias podían organizar unos servicios de inteligencia mucho más eficientes.

Uno de los que asesoraban a Dowding y a los jefes del Estado Mayor General británico sobre la fuerza de la Luftwaffe era el coronel de las fuerzas aéreas Tommy Elmhirst. Este hombre de cuarenta y cinco años, menudo y con un habla tranquila, tenía una mirada penetrante y brillante y unas cejas muy pobladas que le daban un aire de experiencia y sabiduría que no carecía de fundamento. Se había formado en la Marina Real, pero, en la Primera Guerra Mundial, había pasado de los barcos a los hidroaviones y, en 1918, se había incorporado a la RAF, que acababa de crearse. Aunque se había convertido en un piloto experimentado, desde 1925 servía en la inteligencia; primero, había formado parte de la sección de Oriente Próximo y, más recientemente, había sido agregado aéreo en la embajada británica en Turquía.

Ahora, sin embargo, era subdirector de la Inteligencia Aérea y jefe de la sección alemana, lo cual le valía además un lugar en el Comité Conjunto de Inteligencia. Este comité se reunía a diario y, en esas sesiones, se encontraban todas las agencias de inteligencia, que redactaban los resúmenes de información para los jefes de Estado Mayor y para el Gabinete de Guerra. Los alemanes carecían de un órgano conjunto como este.

Las tareas de Elmhirst eran dos. En primer lugar, debía asesorar sobre objetivos de bombardeo adecuados, para lo cual había creado un comité formado por representantes del Mando de Bombardeo y del Mando Costero, el Ministerio de la Guerra, el Almirantazgo y el Ministerio de Economía de Guerra. Este último organismo en concreto se había creado para avivar las chispas de resistencia en los territorios ocupados. Dado que reunían los datos y la información de las diversas fuentes, todas las semanas proporcionaban una directiva al cuartel general del Mando de Bombardeo.

Elmhirst tenía dudas con respecto a la eficacia de la fuerza de bombarderos y no estaba tan seguro como muchos de sus colegas de que hubiera objetivos clave en el corazón industrial de Alemania, situado en la región del Ruhr, en la parte occidental del Reich, cuya destrucción paralizaría la maquinaria de guerra alemana. Elmhirst no estaba muy convencido de la capacidad de

bombardeo de la RAF, pero lo estaba aún menos de la aptitud de la Fuerza Aérea para resistir el ataque alemán cuando este finalmente llegase. Las últimas semanas de julio fueron unos días gloriosos de verano, sin embargo, para Elmhirst y sus colegas de la inteligencia aérea, fueron «una pesadilla interminable».[9] Aunque trataba de ocultar su pesimismo, estaba casi seguro de que tenían un mapa claro del orden de batalla de la Luftwaffe, y eso aumentaba su abatimiento. A lo largo de julio, su departamento observó como el enemigo agrupaba sus fuerzas aéreas y trasladaba campos de aviación a la costa de Noruega, Dinamarca, los Países Bajos, Bélgica, Flandes, Normandía y Bretaña. A principios de agosto, sabían que había tres flotas aéreas alemanas que los tenían a su alcance; conocían el número de bombarderos, cazas y otros grupos, así como los detalles de los escuadrones y otras unidades. Lo único que no tenían tan claro era la fuerza de cada unidad. Sin embargo, partiendo de que un escuadrón alemán tenía el mismo tamaño que un escuadrón de la RAF, es decir entre veinte y veinticuatro aviones, rápidamente llegaron a una cifra aproximada de 4 500 aviones, 3 000 de los cuales se consideraban listos para entrar en combate. El Mando de Caza contaba con menos de 700 aviones listos para el combate al día, por lo que esto representaba una inferioridad aterradora. «Lo que más me preocupaba —escribió Elmhirst— era si tendríamos suficientes cazas para hacer frente al ataque alemán cuando se produjera».[10]

Elmhirst advirtió a sus superiores de que el enemigo atacaría los aeródromos de la RAF e intentaría destruir la Fuerza Aérea en tierra. Según él, aquella sería una guerra de desgaste. «Y el resultado dependería de si todos nuestros pilotos serían capaces de destruir tres aviones enemigos por cada uno de los nuestros que los nazis derribasen». Este era el crudo cálculo que había hecho Elmhirst. Y lo cierto es que lo preocupaba sobremanera, porque, teniendo en cuenta la derrota en Europa, los riesgos parecían demasiado elevados. «En mi departamento no vemos razones para ser optimistas», escribió sin rodeos.[11]

La predicción de Elmhirst con respecto a la estrategia de la Luftwaffe había dado en el clavo, aunque, antes de que Göring lanzara finalmente el *Adlertag* el día 13 de agosto de 1940, se llevaron a cabo importantes operaciones para debilitar a los británicos. El general Martini estaba muy al tanto de la cadena de radares bri-

tánica, pero no sabía cómo se usaba exactamente. Los alemanes llevaron a cabo una serie de ataques sobre estaciones de radar a lo largo de la costa sur. La estación de Ventnor quedó destruida, pero los británicos enviaron señales desde un transmisor móvil que daba la sensación de que la estación seguía en funcionamiento. Por otra parte, Pevensey se puso en marcha de nuevo en cuestión de horas y el resto de estaciones apenas sufrieron daños. Los alemanes atacaron los aeródromos de Lympne y Manston, en la punta sudoriental de Kent. Creyeron que habían quedado inoperativos para siempre, pero lo cierto es que no era así. Parte de los preparativos de Dowding habían consistido en preparar no solo salas de operaciones secundarias, sino también enormes montones de tierra y escombros con que rellenar los cráteres de bombas.

Cuando finalmente llegó el gran día, el *Adlertag* fue un fracaso total. Los bombarderos del Ala de Bombardeo 2 que despegaron a primera hora de la mañana para atacar los aeródromos de la RAF descubrieron que no tenían escolta de cazas. En realidad, la operación se había cancelado a la existencia de nubes bajas, pero mientras los cazas habían recibido esta información, los bombarderos no. Una vez despegaron, quedaron incomunicados y no había manera de hacer que regresaran, de modo que siguieron adelante, fueron atacados en dos ocasiones, perdieron numerosos aviones y, finalmente, bombardearon Eastchurch, un aeródromo costero donde no había cazas. A pesar de esto, el Ala de Bombardeo 2 afirmó que habían destruido diez Spitfire en tierra. Bastaron diez horas para que Eastchurch estuviera en pleno funcionamiento de nuevo, a pesar de que, al igual que Lympne y Manston, el *Oberst* Beppo Schmid lo hubiera tachado de su lista como otro de los aeródromos de los cuales los alemanes ya no tenían por qué preocuparse.

A lo largo del día, tuvieron lugar otros ataques, entre ellos uno de una formación de unos treinta Stuka escoltados por alrededor de cuarenta cazas que se dirigían a asaltar el aeródromo de Middle Wallop. La intención era utilizar el elemento de la sorpresa y destruir los aviones en tierra. Sin embargo, los británicos los detectaron mientras atravesaban el canal de la Mancha y enviaron al Escuadrón 609 a por ellos. A la cabeza del escuadrón iba el comandante George Darley, que, después de dejar a una sección de espaldas al sol y a buena altura para cubrir cualquier ataque de las escoltas de cazas, condujo al resto del escuadrón directamente

hacia el centro de la formación de los Stuka. La atravesaron a gran velocidad mientras disparaban y, entonces, los Stuka empezaron a caer del cielo o a lanzar precipitadamente bombas mientras intentaban ponerse a salvo. El escuadrón declaró que habían derribado trece aviones enemigos y que no habían sufrido ninguna baja. La balanza no siempre se inclinaría tan a favor de los británicos, pero este combate era sintomático de que el día no había ido tan bien como Göring esperaba.

Desde luego, los ataques de la Luftwaffe de los últimos días apenas impresionaron a los comandantes británicos. «Lo que todos se preguntan hoy —escribió Jock Colville— es cuál es el motivo de estas titánicas incursiones diurnas, que tienen un coste tan elevado y un mínimo efecto. ¿Son salidas de reconocimiento, un mero divertimento o el ataque de la caballería antes del ataque principal?».

Lo cierto es que, ese día, Churchill estaba más preocupado con cuestiones más lejanas.[12] Su principal inquietud era qué hacer con Oriente Próximo, donde Gran Bretaña tenia considerables intereses. El Mando de Oriente Próximo era enorme, pues comprendía Egipto, el canal de Suez, Palestina, Iraq, Persia, Adén, África Oriental, Transjordania y la isla de Malta. Aunque, oficialmente, Egipto era un «protectorado» y no formaba parte del Imperio británico, era el centro de esta enorme extensión de tierra. El Cuartel General de Oriente Próximo se encontraba en un barrio estilo *belle époque* en la periferia de El Cairo llamado Ciudad Jardín. El Mando de Oriente Próximo contaba con el apoyo de la importante presencia naval británica. La Marina Real había sido el principal poder en el Mediterráneo desde los días del almirante Nelson, con puertos clave en ambos extremos: Gibraltar en el oeste, Alejandría en el este, y la diminuta Malta en el mismísimo centro, a unos noventa kilómetros al sur de la costa de Sicilia. Sin embargo, el armisticio francés había cambiado el panorama naval por completo. El norte de África ya no estaba en manos de un aliado. Los franceses tenían también colonias en el Líbano y en Siria, que, ahora estaban bajo el mando de Vichy y, por consiguiente, del Eje.

La Marina Real, ya sobrecargada a pesar de su tamaño, tendría que enfrentarse a la Marina italiana y a la Regia Aeronautica sola, mientras que, entre Gibraltar y Malta, los mares eran prácticamente hostiles por completo. Abastecer a Oriente Próximo sería difícil y, siendo realistas, los obligaría a tomar una larga ruta por Sudáfrica



Cazas Spitfire del Escuadrón 609 despegando del aeródromo de Middle Wallop, en agosto de 1940.

y el canal de Suez, lo cual podría llevarles unos tres meses. El tiempo era de vital importancia a la hora de abastecerse para librar una guerra. El Mediterráneo estaba cerrado, por lo que ahora los 5 000 kilómetros se habían convertido en cerca de 21 000, mientras que para llegar a Bombay había que navegar unos 18 000 kilómetros en lugar de algo más de 10 000. La propia Malta, una escala crucial y una base ofensiva de vital importancia para las operaciones contra los italianos, corría ahora un grave peligro. De hecho, tal era el riesgo que la Flota del Mediterráneo ya se había trasladado a Alejandría, una posición peor en la que quedaba sumamente expuesta a los ataques del enemigo.

Por lo que respecta a las fuerzas terrestres, los británicos tenían un cuerpo compuesto por soldados británicos, neozelandeses e indios en Egipto con un tamaño cercano al de dos divisiones, es decir, cerca de 36 000 hombres. En Palestina, había 27 500 hombres, entre ellos el Regimiento de Caballería Voluntario de Sherwood; en Sudán, tres batallones británicos, además de la Fuerza de Defensa del país; y, en África Oriental, un par de brigadas. Entretanto, la RAF contaba con poco más de 200 aviones de todo tipo en Oriente Próximo.

Al otro lado de la frontera egipcia, en Libia, los italianos contaban con todo el Noveno Ejército y estaba más claro que el agua que era solo cuestión de tiempo que intentaran avanzar sobre

Egipto y Oriente Próximo. Churchill era un gran admirador del almirante Andrew Browne Cunningham, comandante en jefe de la Flota del Mediterráneo. Cunningham tenía el espíritu de lucha optimista que agradaba al primer ministro, que no estaba tan seguro con respecto al general sir Archibald Wavell, un hombre muy respetado por su brillantez intelectual pero que, según el primer ministro sospechaba, carecía de entereza y determinación. Sin embargo, nadie compartía la opinión de Churchill, pues Wavell gozaba de muy buena reputación. La verdad era que el mando de Wavell era enorme y, sencillamente, no disponía de los medios necesarios para defenderlo todo eficazmente. El derrotismo que Churchill veía en Wavell no era sino realismo.

«El primer ministro tiene los nervios de punta —escribió Jock Colville el 13 de agosto—. Le preocupa que no demos con la forma más rápida de enviar refuerzos al Oriente Próximo antes del previsible ataque sobre Egipto».[13] Lo cierto era que, sobre el papel, la situación de Gran Bretaña no parecía prometedora. La Flota del Mediterráneo tenía tan solo un portaviones y carecía de escoltas y dragaminas, y las fuerzas de tierra y aire tampoco eran suficientes. La ruta del Mediterráneo estaba cerrada y los refuerzos tardarían meses en llegar. «Así pues —escribió Churchill—, podríamos privar de fuerzas a la batalla de Inglaterra y no llegar a tiempo a la batalla de Egipto».[14] Era un dilema, pero Gran Bretaña decidió tomar el toro por los cuernos. Al fin y al cabo, si las fuerzas británicas se rendían allí, perderían el Mediterráneo y Oriente Próximo para siempre; por otra parte, si planteaban batalla, quizá podrían resistir ante los italianos. De hecho, quién sabía si incluso podrían hacer algo mejor.

Para defender Oriente Próximo, empero, tendrían que comprometerse a fondo, y eso implicaba enviar refuerzos. Hacerlo en el preciso momento en que los alemanes se disponían a iniciar un ataque aéreo sobre Gran Bretaña suponía tomar una decisión muy difícil, pero Churchill y sus comandantes estaban decididos a actuar.

Entonces, llegaron buenas noticias desde Estados Unidos. Al fin, el presidente comunicó a Churchill que su país estaría dispuesto a entregar los cincuenta destructores a cambio de que les permitiesen alquilar las bases británicas en el Atlántico Occidental. Para entonces, Roosevelt ya había declarado que se presentaría de nuevo a las elecciones para hacerse con un tercer mandato, algo que sería todo un hito. No está claro cuándo tomó exac-

tamente esta decisión, pero no fue una coincidencia que pasase cuatro días en su casa de Hyde Park, en Nueva York, justo cuando Francia estaba firmando el armisticio y la crisis de Europa parecía que no podía ir a peor. Hopkins lo había estado animando a presentarse de nuevo desde hacía un año. El rearme masivo del país estaba a punto de comenzar, pero ¿podría llevarlo a buen término otro presidente? ¿Quién más tenía la visión y la autoridad necesarias para proteger a Estados Unidos de la hegemonía nazi? Roosevelt no era presuntuoso, sino un pragmatista que se había dado cuenta de que él era el más indicado para llevar a cabo la tarea, a pesar de que su oponente republicano, el afable y carismático Wendell Willkie, no era un aislacionista.

Tras tomar la decisión de presentarse a unas terceras elecciones, con un apoyo creciente para ayudar a Gran Bretaña y después de que Willkie le diese su palabra de que no presentaría ninguna objeción, lo que dos meses antes era políticamente imposible, ahora era razonable. Se habían superado los tecnicismos jurídicos y, si bien todavía quedaban algunas negociaciones por hacer y había que acordar la letra pequeña, Estados Unidos entregaría los destructores a Gran Bretaña.

Red Tobin y sus dos compañeros estadounidenses habían sido destinados al Escuadrón 609 de Middle Wallop, lo cual, para su gran alegría, significaba que iban a pilotar unos Spitfire. El primer vuelo de Tobin no lo decepcionó: jamás había volado en un avión tan poderoso.

—Por primera vez en mi vida —dijo— disfruté de la velocidad.[15]

Sin embargo, desde que se habían sumado al remozado escuadrón de George Darley a comienzos de agosto, ninguno de los tres hombres había tenido oportunidad de participar en una misión de combate. Tobin no pudo evitar enfadarse por haberse perdido el gran combate del 13 de agosto, pero, al día siguiente, Darley le pidió que pilotara su propio Spitfire averiado para llevarlo a reparar. Tobin se dirigía al hangar 5 con otro piloto cuando un solitario Ju 88 perdió altura y lanzó una ristra de bombas. Los dos se tiraron al suelo.

—La cabeza me daba vueltas —dijo Tobin—. Sentía un zumbido permanente en los oídos. Noté la onda expansiva por encima de mí mientras estaba tendido en el suelo.[16]

Cuando la onda disminuyó, se pusieron de pie tambaleándose y corrieron hasta lo que quedaba del hangar 5. Allí encontraron a un hombre tirado al que le faltaban un pie y media pierna y a otro que se retorcía de dolor con un brazo amputado.

Aunque el ataque había resultado efectivo, poco después otro piloto del Escuadrón 609, el sargento Feary, que estaba en el aire cuando cayeron las bombas, derribó el Junker invasor. Y ahí radicaba el problema para los atacantes: para provocar un daño real, los bombarderos debían atacar a baja altura, pero hacerlo era muy arriesgado.

Ese agosto, el cielo no estaba tan despejado y claro como Göring habría querido, pero la Luftwaffe volvió una y otra vez a Gran Bretaña, donde bombardeó aeródromos y luchó contra el Mando de Caza. El problema era que, como había muchas nubes, no podía bombardear con precisión.

El 15 de agosto, Göring convocó a todos sus altos mandos a Carinhall, al norte de Berlín, lejos del frente de batalla. Una vez allí, les dijo que no tenía sentido atacar las estaciones de radar británicas y que debían dirigir todos sus esfuerzos exclusivamente contra la RAF. Ya no atacarían más navíos ni fábricas. Estaba tan preocupado por la pérdida de bombarderos Stuka que también les informó de que, en adelante, debían asignar tres grupos de cazas a cada grupo de Stuka: uno para atacar con los bombarderos, otro para volar delante de ellos, sobre el objetivo, y otro más para proteger el ataque desde arriba. Insistió en que los Stuka debían estar escoltados durante todo el camino. También los regañó por usar indebidamente sus preciados *Zerstörer*, a los que también estaban masacrando.

Después de haberles dicho todo esto a la cara, redactó una directiva para que quedara constancia formalmente. Lo cierto es que todo era una locura. Los británicos dependían directamente de los radares para interceptar con éxito los ataques alemanes. Los Me 109 y 110 no eran bombarderos en picado y volaban a velocidades muy diferentes; el hecho de volar como escolta los privaba de una de sus grandes ventajas: la velocidad. Tampoco había suficientes cazas para dotar de tres escoltas a cada grupo de Stuka.

El domingo 18 de agosto tuvo lugar una enorme batalla aérea. Jock Colville presenció una parte de ella mientras pasaba el fin de semana con unos amigos cerca de Chichester, en Sussex. Estaban sentados en la terraza de la casa, mirando hacia el mar y la isla

de Thorney, cuando él y sus amigos vieron que los cañones antiaéreos abrían fuego y unas nubes de humo empezaron a salpicar el cielo. Entonces, oyeron el rugido de los motores y el tableteo de las ametralladoras. De pronto, numerosos aviones iniciaron un combate aéreo por encima de sus cabezas. Para Colville y sus amigos no eran más que puntos negros que describían espirales y daban vueltas. Un bombardero se precipitó dejando una estela de humo tras de sí. Acto seguido, un paracaídas se abrió y cayó grácilmente en medio de tanta confusión. Dos minutos después, el combate había terminado y los aviones se habían alejado. Ese día, los británicos derribaron en total unos sesenta y siete aviones alemanes; la Luftwaffe no había perdido tantos desde el 10 de mayo. El Mando de Caza perdió treinta y tres.

La batalla aérea continuó y los más castigados fueron los Stuka y los Me 110. La Luftwaffe volvía a Gran Bretaña a diario, donde era hostigada por los Spitfire y los Hurricane: doce por aquí, media docena por allí, ocasionalmente dos docenas a la vez, acosaban a los aviones alemanes durante todo el tiempo que permanecían en territorio inglés. El grupo de Helmut Mahlke solo había volado un par de veces, pero habían entendido que, si bien



Un Ju 88 derribado en el sur de Inglaterra. La Luftwaffe nunca se recuperó realmente de las enormes pérdidas que sufrió durante el largo verano de 1940, en el que llevó a cabo continuas operaciones.

no había manera de evitar el riesgo de los cazas enemigos durante un ataque, descender en picado y volar lo más bajo posible era la mejor manera de efectuar el viaje de vuelta a casa sin peligro. Le divertía ver como los británicos aterrorizados en tierra se arrojaban al suelo cuando pasaban a toda velocidad sobre ellos en vuelo rasante. «Pero, por desgracia —escribió—, no todas las unidades Stuka consiguieron escapar como nosotros. El Ala de Stuka 2, en concreto, sufrió un número descomunal de bajas». De hecho, perdieron veinticinco aviones durante la semana siguiente al *Adlertag,* unas pérdidas en torno al treinta por ciento de su fuerza total.[17]

Entretanto, los escuadrones británicos estaban desarrollando técnicas para cazar a los Me 110. Tan pronto como los atacaban, los *Zerstörer* solían formar un anillo defensivo. George Darley, por ejemplo, había comprobado que, si volaba directamente por encima de ese anillo mientras disparaba, rompían la formación y, entonces, eran presa fácil. «Pero los chicos no solo se las ingeniaban para atacar a los 110 —dijo Darley—, lo más importante era que los bombarderos se quedaban sin escolta y entonces se convertían en un objetivo fácil».[18]

El 19 de agosto, Göring reunió no solo a sus comandantes de flotas aéreas, sino también a algunos de sus comandantes de cazas más jóvenes y los reprendió por no proteger mejor sus bombarderos. Apenas un mes antes, había dado órdenes de que los cazas volasen libremente para aprovechar al máximo sus ventajas; ahora los obligó a escoltar de cerca a los bombarderos todo el tiempo, hasta que llegasen al objetivo y durante el viaje de regreso. Para los pilotos de Me 109, esto suponía volar tan lento que sus aviones casi se caían del cielo; además, esto los hacía muy vulnerables a los ataques de los Spitfire y los Hurricane.

No obstante, el Mando de Caza también sufría. Aunque solo un aeródromo de Gran Bretaña había quedado inutilizado durante más de 24 horas, los principales aeródromos de cazas del sur de Inglaterra se encontraban en un estado lamentable. Los hangares estaban destruidos, los edificios habían quedado reducidos a ruinas, las salas de operaciones, inutilizadas, y los propios aeródromos estaban salpicados de cráteres de bombas rellenados a toda prisa. El ataque que sufrió Kenley, al sur de Londres, el 18 de agosto es un claro ejemplo del tipo de daño que estos aeródromos de primera línea estaban sufriendo. Nueve aviones enemigos que volaban a

baja altura atacaron a las 13.10, a apenas treinta metros del suelo. Se alertó de la incursión con sobrada anticipación, pero los hangares y los árboles los ocultaron mientras se aproximaban, y, aunque dos fueron derribados, causaron enormes daños. Poco después otros cincuenta bombarderos atacaron desde una altura de 3 000 metros. Más tarde se informó que doce de ellos habían sido derribados. Este ataque fue menos efectivo que la incursión a baja altura, pero, en total, nueve personas murieron en tierra y otras diez resultaron heridas en Kenley esa tarde. El enemigo destruyó cuatro Hurricane y otros dos, además de tres Spitfire, sufrieron daños. También destruyeron veinte vehículos y diez remolques, además de once hangares, la enfermería, dos viviendas de la casa cuartel y parte del cuartel general de la base. Otros edificios quedaron también gravemente dañados. Los cercanos aeródromos de Biggin Hill y Croydon también fueron atacados; la gravedad de los daños en Biggin fue similar.

Las pérdidas de aviones y de pilotos también aumentaron a lo largo de agosto. El Mando de Caza sufrió las bajas de 176 pilotos y tripulantes durante ese mes y de 389 aviones. La producción de aeronaves nuevas, sumada a un número apabullante de aviones reparados y devueltos al combate, hizo que las pérdidas se compensaran con creces. Sin embargo, lo que más preocupaba tanto a Dowding como al vicemariscal del Aire Keith Park, cuyo Grupo 11 fue el más castigado durante la batalla, eran las bajas de pilotos. Muchos escuadrones operaban con solo el 75 por ciento de sus fuerzas, una cifra que ambos hombres consideraban inaceptable.

En el mismo período, la Luftwaffe había perdido a 993 tripulantes y 694 aviones; una proporción que ni siquiera llegaba a un dos a uno a favor del Mando de Caza. En otras palabras, por lo que respecta a las pérdidas de aviones, no se había alcanzado la proporción de pérdidas que Tommy Elmhirst y la inteligencia aérea creían necesaria para vencer.

Tommy Elmhirst no era el único que se temía lo peor. Cuando llegó septiembre, Dowding, Park y los líderes bélicos británicos empezaban a preguntarse cuánto tiempo podría resistir el Mando de Caza. La batalla de Inglaterra parecía muy equilibrada.

Mientras sobre el sur de Inglaterra tenían lugar estéticas batallas aéreas y los periódicos y los reporteros de la BBC anunciaban llenos de júbilo el número de aviones alemanes derribados como si

fueran resultados de un partido de críquet, en el mar tenía lugar otra batalla, una batalla de la cual el ciudadano británico medio casi no era consciente.

No cabe duda de que no dar demasiado bombo a esas noticias convenía a los intereses del Gobierno y del Ministerio de Información, pues las pérdidas de barcos mercantes aliados desde junio eran espantosas: 134 barcos hundidos en junio, 102 en julio y 91 en agosto, que sumaban un total de más de un millón de toneladas.[19] Estos éxitos eran un gran alivio para Dönitz, que había dudado mucho sobre qué debía hacer tras los torpedos defectuosos de Noruega: ¿debía enviar a sus tripulaciones al Atlántico otra vez sin haber resuelto totalmente el problema o debía esperar a que se solucionase? La primera opción minaría aún más la moral, pero, si optaba por la segunda, se arriesgaba a dejar que Gran Bretaña se librara en un momento crucial.

Finalmente, ordenó que se realizara un esfuerzo supremo en el Atlántico, aunque prohibió el uso de detonadores magnéticos y optó por utilizar los torpedos con nuevos detonadores de contacto mejorados. Esta resultó una sabia decisión: su fuerza de submarinos todavía estaba lejos de las 500 000 toneladas al mes que, según sus cálculos, necesitarían hundir para doblegar a los británicos, pero el reducido número de tripulaciones de submarinos que acechaban desde los Accesos Occidentales* empezaron a referirse a este período como la «época feliz». Sin duda alguna, la moral ya no era un problema.

Uno de los submarinos que mejores resultados estaba obteniendo era el *U-48*. Tras la batalla de Narvik, el *Kapitänleutnant* Herbert Schultze había caído enfermo y había sido relevado por Hans-Rudolf Rösing, que, con sus treinta y cinco años, ya contaba con una larga carrera naval. *Teddy* Suhren lo tenía en muy alta estima y no cabe duda de que, aunque apenas hubo algo más de una docena de submarinos operativos en el Atlántico a lo largo del verano de 1940, esta banda de hermanos al menos tenía mandos y tripulaciones de experiencia consumada.

Durante la primera patrulla de Rösing con el *U-48*, hundieron nada menos que ocho barcos. El modo favorito de atacar era

* Los Western Approaches o Accesos Occidentales se componen de las aguas del océano Atlántico al oeste de Gran Bretaña e Irlanda. Su superficie es un cuadrado limitado al oeste por el meridiano 30. *(N. del E.)*

por la noche, porque, por lo general, podían operar en la superficie. Los submarinos Mk VII alcanzaban velocidades en torno a los 17 nudos en la superficie, lo cual superaba la velocidad de cualquier convoy; en cambio, sumergidos, su velocidad máxima rondaba los 7 nudos. Normalmente, sobresalían menos del agua que los navíos a los que acechaban, por lo que solían confundirse con la oscuridad del agua y podían acercarse tanto al enemigo que les resultaba casi imposible no dar en el blanco. Sin embargo, se necesitaban temple, astucia y habilidad para desaparecer rápidamente una vez efectuado el ataque.

El 20 de junio, el *U-48* realizó un disparo sorprendente a una distancia que reflejaba tanto la pericia como la gran confianza de su tripulación. Todos los ataques submarinos los llevaba a cabo, casi en su totalidad, el capitán, pero cuando se realizaban en la superficie, era el primer teniente quien disparaba, y en el *U-48* ese oficial era *Teddy* Suhren.

El disparo se hizo poco antes de las 17.30. Suhren se encontraba en el puente y detectó un gran buque cisterna en la distancia, que navegaba muy rápido. No había posibilidad de alcanzarlo, pero después de hacer cálculos sobre la distancia, el curso y la velocidad del buque, y de haber combinado estos datos con su propia posición, obtuvo el ángulo en el que había que disparar un torpedo para alcanzar al buque. Entonces gritó:

—¡Todo preparado!

A pesar de todo, Rösing era escéptico.[20] Pensaba que la distancia era claramente excesiva, pero Suhren parecía seguro de sí mismo.

—No perdamos tiempo hablando de ello —le dijo al *Kapitänleutnant*—. Si no disparamos el torpedo pronto, habremos perdido la oportunidad.

No sin reservas, Rösing accedió a dejarle disparar. Según los cálculos de Suhren, el torpedo tendría que recorrer nada menos que 5 000 metros.

Justo antes de disparar, hizo un ajuste de 0,6 grados en el último momento y dio la orden. «Nadie creía que fuera a dar en el blanco», apuntó Suhren.[21] La tensión aumentó a medida que pasaban los minutos: uno, dos, tres y cuatro. Nada. Los que estaban en el puente hicieron una mueca de resignación y siguieron con sus quehaceres. Rösing se encogió de hombros.

Pero, al cabo de cinco minutos, vieron una enorme bola de fuego a lo lejos seguida por el ruido de una explosión cuando

la onda sonora finalmente llegó hasta su submarino. Los hombres enmudecieron de sorpresa. Rösing sacudió la cabeza, echó una mirada de asombro a Suhren y, a continuación, abandonó el puente. «El *Kommandant* —apuntó Suhren— no volvió a dudar nunca de mi criterio».[22] El barco hundido era un buque cisterna holandés, el *Moordrecht,* uno de los muchos navíos mercantes de los países ahora ocupados que habían preferido seguir navegando para los Aliados. Era un navío grande, de unas 7 493 toneladas, y cargaba con más de 10 000 toneladas de combustible en el momento en el que recibió el impacto. No era de extrañar, pues, que la explosión fuese tan descomunal. De los veintinueve tripulantes del buque cisterna, solo sobrevivieron cuatro, que fueron rescatados cinco días después.

Capítulo 31

Cruzando las aguas

El coronel de las Fuerzas Aéreas estadounidenses Toohey Spaatz estaba todavía en Inglaterra oficialmente como agregado aéreo adjunto. Había pasado algún tiempo en el Mando de Bombardeo, concretamente en la base de Wellington, cuyos escuadrones no solo se dedicaban a atacar los aeródromos de la Luftwaffe, sino que habían ampliado su red hasta la propia Alemania. El 10 de junio, justo el día que Mussolini declaró la guerra a los Aliados, los bombarderos británicos volaron de inmediato hasta Italia y atacaron objetivos allí. La noche del 15 al 16 de agosto, más de sesenta Wellington volaron para asaltar Alemania y treinta y cinco Whitley volaron hacia Turín, la ciudad más industrializada de Italia. Hasta ese momento, Italia no había tenido ninguna influencia en la batalla aérea sobre Gran Bretaña, pero sus declaraciones eran muy duras y había amenazado a Egipto. Un aspecto clave de la política del Mando de Bombardeo era demostrar que Gran Bretaña no iba a quedarse de brazos cruzados.

Entre esos Whitley se encontraban los del 10.º Escuadrón, ahora bajo el mando del teniente coronel Sydney Bufton. Había conseguido volver sano y salvo de Francia, donde había sido oficial del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Avanzada de Choque. El 10.º Escuadrón tenía su base en Leeming, en Yorkshire, al norte de Inglaterra, así que se reabastecieron de combustible en un aeródromo más al sur, sin desviarse de su ruta, y luego retomaron el vuelo. Mientras sobrevolaban Francia sin ningún percance, las luces de las ciudades de Suiza los ayudaron a orientarse y, luego, pasaron por encima del Mont Blanc; Bufton vio como la cima helada de la montaña brillaba en la oscuridad y pensó que la inmensidad del Mont Blanc hacía que su avión pareciera diminuto. Las nubes cubrían el valle del Po, pero el objetivo estaba más despejado.

Mientras sobrevolaban la ciudad, el navegante vio con claridad la fábrica de Fiat y lanzó la bengala con insólita precisión.

—¡Caramba! Navegador a capitán —dijo—. La bengala ha caído a plomo sobre el tejado de la fábrica. ¡La está iluminando como si fuera de día![1]

No cabe duda de que aquello les facilitó las cosas, pues Bufton dio media vuelta e inició el bombardeo a apenas mil doscientos metros de altitud.

—Mantenga el avión así, capitán —gritó el navegador—. Compuertas abiertas.

El avión dio una sacudida cuando se abrió la bodega de las bombas y luego se estabilizó, mientras el navegador indicaba a Bufton que se desviara un poco a la derecha, luego, que se mantuviera firme, que se desviara de nuevo a la derecha y después a la izquierda, hasta que finalmente gritó:

—Bombas fuera.

El avión se elevó debido a la descarga y empezaron a ascender. Entonces, pusieron rumbo a casa. El artillero de cola informó que a unos veinte kilómetros de distancia aún se veía el incendio. Aterrizaron en Inglaterra en torno a las 6.30, después de estar en el aire nueve horas y cuarenta y cinco minutos. La incursión fue un éxito, pues la mayoría de los atacantes alcanzaron sus objetivos.

En su mayoría, el Mando de Bombardeo eligió como blancos fábricas, astilleros y aeródromos, pero no se preocupó en demasía de las viviendas que pudiera haber cerca. Por el contrario, Hitler había prohibido terminantemente que se atacaran objetivos civiles en Gran Bretaña, ya que pensaba que una política así favorecería que los británicos se sentasen a negociar la paz, y Göring había manifestado en reiteradas ocasiones desde la Operación *Adlertag* que debían centrarse en destruir a la RAF. Pese a ello, por la noche, era muy fácil bombardear el objetivo equivocado, pues muchos aviones estaban equipados con instrumentos de navegación de poca precisión. La noche del 24 al 25 de agosto, varios bombarderos alemanes, que tenían como objetivo la fábrica de aviones de Rochester, bombardearon por error zonas del este y el noreste de Londres.

Churchill y su Gabinete de Guerra decidieron tomar represalias de inmediato y ordenaron al Mando de Bombardeo atacar Berlín esa misma noche. Los objetivos fueron la central eléctrica de Klingenberg, la fábrica de fuselajes Henschel y el aeródromo

de Tempelhof, en el centro de la ciudad. Alrededor de ciento tres aviones Wellington y Hampden despegaron hacia la capital de Alemania. Entre ellos iban Guy Gibson y su tripulación. En Scampton, recibieron la noticia con gran alborozo. «Llevábamos mucho tiempo esperándolo —manifestó Gibson—. Ahora vamos a aprovechar nuestra oportunidad».[2] La noche de la partida, soplaba un fuerte viento de frente y muchos de los aviones sufrieron para cubrir la distancia hasta Berlín, que, además, estaba oculta bajo las nubes. Una de las tripulaciones que acompañaban a Gibson en el 83.er Escuadrón se quedó sin combustible y tuvo que amerizar frente a Flamborough Head y echar mano de su bote inflable. «A decir verdad, el ataque fue un desastre», reconoció Gibson más tarde.[3]

Pese a la ineficacia de este primer asalto, el Mando de Bombardeo atacó tres veces más durante la semana siguiente, lo cual enfadó e indignó a los nazis. Goebbels denunció los ataques como actos de cobardía y Hitler ordenó la inmediata construcción de varias torres antiaéreas, grandes estructuras de hormigón que albergaban refugios antibombas y en cuya parte más alta se instalaron cañones antiaéreos. Los bombardeos también supusieron una humillación personal para Göring, quien a menudo se jactaba de que la RAF nunca alcanzaría Berlín.

Ninguno de estos ataques ocasionó grandes daños materiales, pero, a decir verdad, a esas alturas de la guerra no importaba demasiado. Eran actos de desafío con el objetivo de recordar tanto a Alemania como al resto del mundo que la guerra estaba lejos de haber terminado por muy rotunda que hubiese sido la victoria de Alemania en Francia. Tampoco es que Gran Bretaña esperara que Alemania pusiera la otra mejilla, y esa fue otra de las razones por las que se efectuaron los ataques. El Gabinete de Guerra quería evitar que la Luftwaffe atacase más aeródromos.

Además, en los combates aéreos que todavía se libraban en el sur de Inglaterra, el panorama británico no era tan sombrío como Dowding y Park —y, de hecho, Elmhirst— se temían. Llegados a la primera semana de septiembre, el Mando de Caza seguía en condiciones de despegar y hacer frente a todo lo que la Luftwaffe enviara. Es más, los británicos habían derribado tantos Stuka que los alemanes retiraron todos estos aparatos de la batalla. Nada podría haber demostrado con más claridad el terrible error de cálculo que había cometido el Estado Mayor de la Luftwaffe al poner tanto énfasis en

el bombardeo en picado, pues con ello no solo hizo añicos el programa de desarrollo de bombarderos de la Luftwaffe, sino que ahora privaba a los atacantes de una parte de su fuerza de bombardeo.

Mientras que los comandantes británicos, que tenían la responsabilidad de defender Gran Bretaña, seguían la evolución de las batallas aéreas con una saludable dosis de pesimismo, había otros que eran capaces de dar un paso atrás y observar los hechos con un poco más de objetividad. *Toohey* Spaatz era, sin lugar a dudas, una de las personas más optimistas sobre las posibilidades de victoria de la RAF. A pesar de que los combates aéreos se habían intensificado, Spaatz no había cambiado de opinión con respecto a las posibilidades de la RAF de rechazar a la Luftwaffe ni sobre la eficacia —o más bien la falta de ella— de las operaciones de bombardeo que estaban en marcha. En Gran Bretaña se encontraba asimismo otro de los «enviados especiales» del presidente, William J. Donovan, amigo de Roosevelt y héroe de guerra condecorado. También a él lo habían enviado para evaluar qué posibilidades tenían los británicos de resistir frente a los nazis y, cuando —durante un desayuno de trabajo en el Claridge's, ese hotel de Londres tan apreciado por los estadounidenses—* Spaatz dejó claro que no pensaba que la Luftwaffe tuviera posibilidades de derrotar a la RAF, Donovan se mostró de acuerdo con él.

Cuando Spaatz había llegado a Reino Unido a finales de mayo, los británicos se habían mostrado reacios a proporcionarle —a él y a cualquier estadounidense— información sobre el radar, el identificador amigo-enemigo y el sistema Huff-Duff, o incluso a revelarle con detalle la mecánica de trabajo en sus salas de operaciones o cómo funcionaba el sistema Dowding. Sin embargo, el 3 de julio se llegó a la conclusión de que era hora de mostrarse más abiertos con los estadounidenses y, por ello, a partir de ese momento, los británicos permitieron que Spaatz accediera libremente a todas las áreas, incluida la Real Fábrica de Aviones de Farnborough, donde se llevaban a cabo evaluaciones detalladas de los aviones alemanes derribados y capturados. Los informes de estas aeronaves se remitieron al otro lado del Atlántico al general *Hap*

* Famoso hotel de cinco estrellas del barrio de Mayfair, en Londres, reconocido por su excelente clientela, entre la que se encuentran personajes tan variopintos como la emperatriz Eugenia de Montijo, Churchill, Cary Grant, Audrey Hepburn, Alfred Hitchcock, Brad Pitt o Mick Jagger, entre otros. *(N del E.)*

Arnold. Por lo que respecta a los bombardeos de la Luftwaffe, Spaatz informó que continuaban siendo «especialmente imprecisos».[4] También estaba cada vez más convencido de que una fuerza aérea moderna, convenientemente dispersada y organizada, como era el caso de la RAF, no podía destruirse en el suelo.

En un nuevo intento de hacerse una idea realista de la guerra, Roosevelt autorizó al contralmirante Robert L. Ghormley, jefe adjunto de operaciones navales de Estados Unidos, a encabezar una delegación militar estadounidense que iniciaría conversaciones con los británicos. Dichas negociaciones empezaron el 29 de agosto y, con el objetivo de no volver a suscitar las sospechas de los aislacionistas estadounidenses, se mantuvieron en completo secreto y recibieron el nombre de «Comité de Normalización de Armas». Al frente de la delegación británica se encontraba *sir* Cyril Newall, jefe de Estado Mayor del Aire, que manifestó a Ghormley y a la delegación estadounidense en términos inequívocos que Gran Bretaña lucharía y vencería. «Toda nuestra estrategia se basa en la asunción de que resistiremos los ataques enemigos —les dijo—, y el país está completamente decidido a hacerlo».[5] Efectivamente, ese era el caso, y su aparente seguridad no estaba en absoluto fuera de lugar, a pesar de que no todos los comandantes británicos de rango alto albergaban la misma confianza.

De hecho, Newall le dijo a Ghormley que la única posibilidad que tenía Alemania de evitar una derrota decisiva era poner un fin rápido a la contienda o acabar con el bloqueo de algún modo y conseguir nuevas fuentes externas de suministros. A este respecto, Newall se hacía eco de suposiciones exageradamente optimistas acerca de la escasez de suministros de Alemania y se basaba en un cálculo erróneo de la capacidad de los alemanes para arreglárselas con menos de lo que los británicos creían posible. En cualquier caso, los distintos enviados estadounidenses que cruzaban el Atlántico coincidían sobre la determinación de Gran Bretaña de seguir luchando, una opinión que se veía refrendada por cuanto observaban con sus propios ojos.

La verdad era que, a pesar del impacto y del sobrecogimiento que había provocado desde los inicios de la guerra, la Luftwaffe no tenía la fuerza suficiente para llevar adelante la tarea que se le había encomendado. Sus bombarderos bimotores solo podían cargar como máximo unas dos toneladas y, pese a los daños causados en lugares como Kenley, Biggin Hill e incluso en Middle

Wallop, en septiembre solo un aeródromo en toda Gran Bretaña había quedado inoperativo durante más de veinticuatro horas: Manston, en la punta sureste de Kent, el más cercano a Francia. En su mayor parte, y gracias al sistema de alerta anticipada, los aviones del Mando de Caza despegó antes de que llegaran los atacantes. Y, dado que los aeródromos tenían una superficie de al menos 40 hectáreas de hierba, los cazas podían aterrizar; solo debían esquivar cráteres y baches, que se rellenaban a toda prisa. Además, como habían establecido salas de operaciones auxiliares a unos tres kilómetros del aeródromo, la destrucción de la principal no detenía los vuelos programados.

Dicho de otro modo, para destruir uno de los aeródromos de hierba del Mando de Caza, la Luftwaffe necesitaba muchos más bombarderos y muchas más bombas. Su estrategia se había centrado en destruir a la RAF sobre el terreno, en la medida de lo posible; y, además, confiaba en derribar sin dificultad a los aviones que hubieran escapado de la matanza en cuanto alzaron el vuelo. El exceso de confianza de la Luftwaffe, las enormes lagunas y errores en los datos recabados por su inteligencia, y las consiguientes tácticas equivocados, jugaban en su contra.

Por más que Dowding y Park estuvieran satisfechos sus preparativos y la forma en que respondía el sistema de defensa, su principal preocupación era la escasez de pilotos y el hecho de que muchos escuadrones de primera línea operaron durante la primera semana de septiembre al 75 por ciento de su capacidad.

La verdad sea dicha, no tenían de qué preocuparse. A diferencia de la inteligencia de la Luftwaffe, que había subestimado la fortaleza de la RAF, el coronel Tommy Elmhirst y su equipo habían sobrevalorado la capacidad de la Luftwaffe. Mientras que el panorama trazado por la inteligencia británica con respecto al número y a las localizaciones de las formaciones alemanas se ajustaba bastante a la realidad, habían asumido que los *Staffeln* alemanes tenían la misma estructura que los escuadrones de la RAF, pero lo cierto es que no era así. La Luftwaffe se componía de alas, grupos y escuadrones, que Elmhirst y sus colegas de la inteligencia aérea creían, como es comprensible, equivalentes a los grupos, las alas y los escuadrones de la RAF. En las Fuerzas Aéreas británicas, un escuadrón de cazas contaba con una dotación inmediata de dieciséis aviones y hasta veinticuatro pilotos, lo cual les proporcionaba un cómodo excedente que les permitía tener en el aire dos escuadrillas

de seis en todo momento. Un escuadrón alemán, por el contrario, tenía generalmente una dotación de no más de doce aviones y otros tantos pilotos, pero lo más frecuente era que operasen con nueve. En otras palabras, las formaciones alemanas eran, por lo general, un 50 por ciento más reducidas que los escuadrones de la RAF. Eso implicaba que Inteligencia Aérea había sobreestimado considerablemente la capacidad de la Luftwaffe.

Esto significa también que, cuando Park estimaba la capacidad de un escuadrón en el 75 por ciento, no quería decir que le quedaran nueve pilotos sino, más bien, quince o dieciséis. Lo cual hacía necesario, y en eso coincidían Dowding y él, presionar demasiado a los pilotos. De haber sabido esto, los pilotos de combate de la Luftwaffe habrían quedado pasmados de lo mucho que los comandantes británicos se preocupaban por el bienestar de sus pilotos; y lo cierto es que los pilotos británicos lo tenían mucho más fácil que sus homólogos alemanes. La primera semana de septiembre, los pilotos de combate alemanes volaron a menudo hasta cuatro veces diarias y, algunas veces, incluso siete. Prácticamente todos los vuelos duraban menos de una hora, pero el vuelo de combate era extremadamente agotador, tanto física como mentalmente, y no solo porque el piloto tuviera que mantener un nivel de concentración sin par si quería tener alguna posibilidad de sobrevivir, sino porque, durante el vuelo, experimentaba repetidos cambios de presión atmosférica, vivía innumerables instantes de puro terror y sentía como la adrenalina le corría por las venas. Llegados a este punto, la mayoría de los escuadrones de cazas alemanes contaba con menos de cinco aviones operativos llegados a este punto y había días en que ni uno solo funcionaba. A finales de agosto, había tal escasez de cazas que el 1.^er^ Grupo del Ala de Caza 2 fue reubicado al paso de Calais. «Solo dispongo de cinco aviones aquí —manifestó Siegfried Bethke el 2 de septiembre—. Los otros escuadrones tienen únicamente entre seis y siete ahora mismo». Tres días después, insistió: «En este momento despegamos con solo tres aviones; a eso se reduce mi escuadrón».[6] Un grupo completo estaba formado por dieciocho aviones y algún grupo de *Zerstörer* no pasaba de los doce en total.

Dowding y Park no tenían ni idea de esto. También estaban muy convencidos de que había que preservar la capacidad de batalla de los escuadrones. Los pilotos tenían veinticuatro horas de permiso a la semana y cuarenta y ocho horas cada tres semanas. En la medida de lo posible, los escuadrones no permanecían en primera línea

durante largos períodos de tiempo, sino que rotaban con asiduidad. Por lo general, los pilotos de combate británicos no volaban más de tres veces al día, y a menudo menos; rara vez salían en cuatro ocasiones. La Luftwaffe no disfrutaba de tales consideraciones. Los pilotos y la tripulación casi nunca disponían de días de permiso; en su lugar, se esperaba de ellos que volaran y volaran sin parar. Para cuando llegó septiembre, estaban agotados. Göring quería que volaran cada vez en más misiones de escolta, pero su número no hacía sino menguar, lo cual significaba que los que seguían en pie tenían que volar con mayor frecuencia. La moral de los hombres se tambaleaba.

Conscientemente, empezaron a perder la fe en sus superiores, especialmente en Göring. Los pilotos de caza líderes, como era el caso de Adolf Galland, se horrorizaban ante las tácticas que les imponían y, como era inevitable, eso se filtró al resto. La animadversión que sentía *Macky* Steinhoff hacía su comandante en jefe alcanzó nuevas cotas a principios de septiembre. Steinhoff había estado realizando infructuosas salidas nocturnas desde finales de junio, pero, tras el bombardeo de la RAF sobre Berlín, lo citaron en Carinhall junto a muchos otros comandantes de alto rango. Todos tomaron asiento en torno a una gran mesa y Göring les echó una perorata mientras fumaba un enorme puro. «Lo que dijo sonaba como el guion de una película sobre la Primera Guerra Mundial —escribió Steinhoff—. Biplanos que trazaban bucles, atacaban desde abajo y volaban tan cerca que los pilotos veían el blanco de los ojos de sus enemigos. Ya no aguantaba más».[7] Steinhoff levantó la mano con osadía y un aterrador silencio invadió la sala. Sin embargo, Göring le permitió hablar, y Steinhoff lo informó de unas cuantas verdades: que la aviación había cambiado, que los pilotos volaban a mayores altitudes en aviones diferentes y que lo hacían de noche sin referentes con los que orientarse.

—Joven —respondió Göring—, todavía le falta mucha experiencia y mucho que aprender antes de pensar que puede hablar aquí. Ahora ¿por qué no se sienta sobre su pequeño trasero?[8]

Steinhoff se enervó. «En ese momento —escribió— me di cuenta de que aquel hombre era claramente un aficionado y empecé a odiarlo». Acto seguido, lo retiraron de los vuelos de combate nocturnos y lo enviaron al estrecho de Calais como comandante del 4.º Escuadrón del Ala de Cazas 52.

Pero no solo los jóvenes comandantes perdieron la fe en Göring. También Hitler. La mano derecha del Führer y jefe de la fuer-

za aérea había prometido destruir en Dunquerque a los británicos en retirada, pero había fallado; también había prometido destruir a la RAF rápidamente en la propia Inglaterra y, de nuevo, había fracasado. Hitler quería victorias rápidas, no batallas interminables. Además, no se sentía combatiendo en los cielos. Hitler prefería la lucha sobre el terreno, donde había mapas con líneas que marcaban la magnitud de los avances.

El 10 de agosto, el comandante Engel había volado al Berghof, la residencia del Führer en los Alpes Bávaros, para ver a Hitler. Este acababa de recibir los detallados informes del general Guderian, que había pasado algún tiempo con el Ejército Rojo el otoño anterior.

«Según el informe, el estado del armamento y la moral de los soviéticos era precario —escribió Engel—. Sobre todo el de los tanques, que estaban viejos y obsoletos. El sistema de comunicación también estaba muy desfasado».[9]

Más tarde, Hitler habló largo y tendido sobre el informe de Guderian.

—Si la primera vez que nos enfrentemos a este coloso lo hacemos en debidas condiciones —dijo a los allí reunidos—, se derrumbará mucho más rápido de lo que todo el mundo espera. Ojalá pudiéramos destruirlo.

Hitler siempre había planeado un cambio de rumbo hacia el este en algún momento. Ahora que Gran Bretaña se negaba a colaborar y todavía envalentonado tras la asombrosa victoria en el oeste, empezaba a pensar que ese momento llegaría mucho antes de lo esperado.

Entretanto, Dowding y Park tenían que entrar en acción con la información que les habían proporcionado y, por más que la situación en el aire fuese mucho más halagüeña de lo que ellos percibían, su mayor preocupación era la de conseguir nuevos pilotos. Ya se habían hecho recortes en la duración de la instrucción en las Unidades de Entrenamiento Operativas, la etapa final en la que un piloto se convertía en un verdadero piloto de combate. El inconveniente era que, cuando los enviaban al frente, los nuevos pilotos que se incorporaban a los escuadrones eran como ovejas llevadas al matadero debido a la escasa experiencia en el manejo del armamento y a que rara vez contaban con más de veinticinco horas de vuelo con Spitfire o Hurricane. En la práctica, empero, pocos comandantes de escuadrón permitían a estos novatos

entrar en acción hasta que habían acumulado algunas horas y se habían sometido a varias sesiones de instrucción con pilotos experimentados.

El sargento Cyril *Bam* Bamberger fue uno de esos casos. Criado en el Wirral,* cerca de Liverpool, Bamberger se había alistado en las Fuerzas Aéreas Auxiliares en 1936, cuando cumplió diecisiete años, como miembro de la dotación de tierra del Escuadrón 610. Dos años más tarde, le dieron la oportunidad de formarse como piloto y no se lo pensó dos veces, aunque no empezó su instrucción de vuelo hasta que se movilizó por completo al 610, justo antes del estallido de la guerra. La instrucción fue minuciosa y amplia, de modo que Bamberger no recibió sus preciadas alas hasta el 8 de junio. Realizó las prácticas en las Unidades de Entrenamiento Operativas con biplanos; por ese motivo, cuando el sargento piloto Bamberger volvió a Biggin Hill junto al Escuadrón 610, el 27 de julio, el comandante de su escuadrón no quedó convencido e insistió de inmediato en que volviera a la UEO y entrenase con los Spitfire. Bamberger realizó su primer vuelo el 7 de agosto y, diez días después, tras haber acumulado ni más ni menos que veinticinco horas de vuelo con los Spitfire, regresó a Biggin Hill. Una vez allí, no voló durante tres días y, luego, voló solo para defender su base mientras el resto del escuadrón partía a entablar combate con el enemigo.

Entre ese día y finales de agosto, Bamberger participó en treinta misiones de combate. Algunas de ellas consistían en ir y volver de aeródromos operativos en Hawkinge, cerca de Folkestone; pero también tuvo contacto directo con el enemigo. Al igual que muchos pilotos de combate, Bamberger consideraba que lo más duro eran las interminables esperas. Se despertaban antes del amanecer, al alba ya estaban preparados en la sala de dispersión y permanecían de guardia durante el resto del día. Le costaba muchísimo relajarse y solo cuando eran llamados a una misión y corría hacia su Spitfire, se sujetaba a su asiento y, luego, se elevaba a toda velocidad en el cielo, se sentía cómodo. Enseguida aprendió algunos trucos de supervivencia. En el momento en que le disparaban por la retaguardia, él se desviaba y trazaba un giro cerrado. «Para un novato, esta maniobra a menudo es confusa y escalofriante —recordó—. Durante un instante, formas parte de un escuadrón y, al

* Pequeña península del Reino Unido ubicada en el noroeste de Inglaterra. *(N. del E.)*

siguiente, estás solo en un cielo aparentemente vacío».[10] También aprendió rápidamente cómo pilotar los Spitfire y tomó conciencia de sus propias posibilidades y limitaciones. El 24 de agosto, participó en dos combates aéreos; cuatro días después, voló cuatro veces y reivindicó el «probable» derribo de un caza Me 109 alemán; al día siguiente, el oficial piloto Webster, con el que se había incorporado al escuadrón y había recibido la instrucción, cayó en combate. El 31 de agosto, fueron relevados y los trasladaron a Acklinton, en Northumberland. Allí, se dedicaron a interceptar los bombarderos intrusos que llegaban a Inglaterra desde Noruega, aunque, entretanto, Bamberger tuvo la oportunidad de entrenarse y sumar horas de vuelo. Incluso durante los períodos de ataques aéreos más feroces, Dowding insistió en que todo el país debía estar protegido de cazas de combate, no solo el sur.

Mientras tanto, las defensas británicas mejoraron rápidamente hasta el punto de que, a finales de agosto, el Reino Unido era mucho más fuerte de lo que podría haberse esperado teniendo en cuenta el duro golpe que había recibido en Dunquerque apenas un par de meses antes. El general Brooke había tomado el relevo del general *Tiny* Ironside como comandante en jefe de las Fuerzas Nacionales del Reino Unido. Ironside era partidario de una defensa costera estática, pero Brooke había descartado ese plan y se había decantado por el destacamiento de una fuerza más ligera en toda la costa y una defensa más móvil en el interior de la isla.

Ahora, Gran Bretaña tenía veintisiete divisiones de infantería y dos grupos independientes de brigadas. La mayoría contaba con todos sus efectivos, armas ligeras —tales como rifles y ametralladoras—, la mayoría de sus morteros y gran parte de su artillería de campaña y del transporte mecanizado. Los cañones antitanque escaseaban, si bien no había un desabastecimiento.

Asimismo, la Guardia Nacional tenía entre sus filas ahora unos seiscientos mil hombres, en su mayoría equipados con rifles estadounidenses y con unos veinticinco mil fusiles automáticos Browning —que, en realidad, eran ametralladoras ligeras—, así como con veintidós mil ametralladoras pesadas, también Browning. A principios de septiembre, la mayoría de estos hombres recibió uniformes y cascos de acero. También se los dotó con una serie de nuevos dispositivos de vanguardia, desde cócteles molotov a granadas n.º 74, conocidas como «granadas adhesivas» (o

sticky bombs), y el tubo McNaughton, una tubería subterránea que se utilizaba para volar puentes, carreteras y líneas de ferrocarril. Estos hombres formaban ahora una red de defensa de pueblos y ciudades. Junto con las tropas regulares de Gran Bretaña, sumaba alrededor de dos millones de efectivos.

En ese momento, Gran Bretaña contaba también con un impresionante arsenal de armas químicas, que Brooke y Portal, comandante en jefe del Mando de Bombardeo, habían acordado lanzar desde el aire. Según se había dispuesto, se encargarían de llevar a cabo esta tarea dieciséis escuadrones, que fumigarían gas y lanzarían bombas químicas. Gracias a las enormes reservas de combustible, empezaron a desarrollarse nuevas armas. Una de ellas fue la *flame fougasse,* una mina incendiaria que estaba compuesta por un barril lleno de una mezcla de petróleo, que, cuando se detonaba, cubría una amplia zona del líquido en llamas. El 24 de agosto, se hicieron pruebas a lo largo del tramo de costa próximo a Fareham: se bombeó petróleo hacia el mar y se le prendió fuego. El resultado fue un gigantesco muro de llamas y humo que se elevó cientos de metros. A continuación, se difundieron a través de las redes de inteligencia, detalles sobre estas pruebas con el objetivo de sembrar la duda en los planes de invasión alemanes.

Además, el coronel Colin Gubbins, que había servido en el Servicio Secreto de Inteligencia y estaba vinculado a la Inteligencia Militar, constituyó nuevas unidades auxiliares. La idea era que estas unidades auxiliares dirigieran la resistencia británica en caso de que se produjera la invasión. Se dedicarían a sabotear al enemigo con el objetivo de avivar la llama de la resistencia y, en general, harían todo cuanto estuviese en sus manos para perjudicar a los invasores. Al poner en marcha las Unidades Auxiliares, Gran Bretaña se convirtió en el único país en guerra que, hasta ese momento, había preparado un movimiento de resistencia antes de ser conquistado por el enemigo. Aunque estaban sujetas a la jurisdicción del cuartel general, las Fuerzas Nacionales estaban equipadas como miembros de la Guardia Nacional. Las unidades estaban compuestas por patrullas de entre cuatro y ocho hombres, que, luego, se organizaban a nivel regional. Entre sus reclutas a menudo había guardabosques y granjeros, personas que conocían la vida en el campo y la orografía del terreno. La mayoría eran jóvenes y todos debían jurar que mantendrían en secreto la existencia de las Unidades Auxiliares. Realizaban la instrucción

en Coleshill House, en Wiltshire, donde eran adiestrados en sabotaje, combate sin armas, demoliciones y otras técnicas.

Todas las patrullas tenían una base secreta, a menudo oculta bajo tierra en un bosque o a la que accedían a través de una trampilla secreta que había en alguna granja, donde almacenaban armas, suministros y munición.

Uno de los reclutados ese verano fue el teniente Norman Field. El joven se encontraba en casa de su madre y de su padrastro, en Somerset, mientras se recuperaba de una herida en la mano, cuando recibió la visita de su amigo Peter Wilkinson. Por entonces, Field se sentía frustrado y ansiaba hacer algo. «¡Y pensar que esos malditos alemanes iban a venir aquí! —dijo—. Tuve todo el tiempo del mundo para pensar mientras me recuperaba, y deseaba trabajar de incógnito y así volver a la acción antes de lo que habría sido posible en otras circunstancias».[11] Cuando Wilkinson se despidió, Field le contestó: «No sé qué estás haciendo ahora y no te lo voy a preguntar, pero, sea lo que sea, cuenta conmigo si surge alguna oportunidad». Dos días más tarde, recibió un telegrama.

Tras una entrevista en Coleshill, le hicieron una revisión médica. De un día para otro, lo ascendieron a capitán y, luego, lo destinaron a Garth, una gran casa de campo en Kent. Al llegar allí conoció a Peter Fleming, responsable de la red del lugar, cuyo nombre en clave era Unidad de Observación del XII Cuerpo. En un primer momento, la tarea de Field consistió en reclutar hombres para estas patrullas y ayudarlos a establecer sus bases de operaciones. La clave, como enseguida descubrió, era encontrar a un buen jefe de patrulla y, luego, dejarse guiar por él. Al fin y al cabo, su vida dependería de sus compañeros. En cierto modo, era algo desconcertante, pero Field vio cumplido su deseo: estaba tomando parte activa en la defensa de su país.

Mientras Gran Bretaña mejoraba rápidamente sus defensas terrestres, los mares que la rodeaban seguían protegidos por la Armada Real, conocida también como *Senior Service* por ser la rama más antigua de las fuerzas armadas del Reino Unido. La mayoría de la Flota Nacional se concentraba ahora en el sur y el sureste de Inglaterra, pero también estaba el Servicio de Patrullaje de la Armada Real, más conocido como «la Armada de Harry Tate», formada por hombres procedentes de la Reserva de la Armada Real: pescadores, pilotos de remolcadores y ga-

barreros. «Harry Tate» era un expresión argótica para hacer referencia a una persona incompetente y poco profesional. Pero este no era precisamente el caso. Al contrario, los hombres del Servicio de Patrullaje eran personas curtidas y, por lo general, nacidas en el mar. Su principal tarea era hacer barridos de minas con sus barcos de arrastre modificados y hacer guardia ante una posible invasión. Mientras barrían los campos de minas alemanes, los minadores colocaban un número todavía mayor de sus propias minas. Como la Kriegsmarine nunca fue capaz de enviar más de catorce submarinos al mismo tiempo en ningún momento a lo largo de 1940 y estaba centrada en el tráfico mercantil marítimo, el único medio que tenían los alemanes de combatir esta concentración de fuerzas navales británicas era utilizando sus escasos buques de superficie o los *Schnellboote,* o *E-boats,* como los llamaban los británicos. Estas eran unas lanchas torpederas increíblemente potentes tanto por su velocidad como por su armamento, pero su construcción resultaba muy compleja y, por ende, costosa y lenta. Esto significaba que había solo dos flotillas de lanchas torpederas a lo largo de la costa del canal de la Mancha que sumaban únicamente un total de dieciséis embarcaciones. Los alemanes habían hecho planes temerarios para construir una gran flota de *S-boote,* pero también estos habían sido víctimas de los recortes de la expansión naval que se habían llevado a cabo antes de la guerra, el Plan Z. El único medio con que los alemanes contaban para atacar a la fuerza naval británica era la Luftwaffe, pero esta estaba ocupada haciendo frente a la RAF.

El 29 de agosto, el jefe de inteligencia de Göring, *Beppo* Schmid, informó de que el número de cazas de la RAF debía estar en ese momento en torno a los cien. De hecho, el Mando de Caza contaba con 701 aparatos en perfectas condiciones a principios de septiembre.[12] Aunque la fuerza de aviones de combate británica aumentaba en líneas generales a medida que el conflicto evolucionaba, Dowding y Park seguían muy preocupados por lo que les parecía una crisis de pilotos.

A finales de agosto, Tommy Elmhirst fue ascendido a comodoro del Aire y destinado al cuartel general del Mando de Caza, pero, antes de abandonar su puesto en la Inteligencia Aérea, le pidieron que realizara un informe para evaluar cuánto tiempo podría prolongarse la batalla. Elmhirst concluyó que la Luftwaffe

seguiría atacando al menos hasta la tercera semana de septiembre. «La gran pregunta es —apuntó el oficial— si nuestros pilotos de caza serían capaces de perseverar en sus esfuerzos y mantener el promedio de bajas actual durante tres semanas más».[13]

Dowding y Park se reunieron el sábado, 7 de septiembre para tratar el asunto de la escasez de pilotos con Sholto Douglas, jefe adjunto de Estado Mayor del Aire, y Douglas Evill, oficial superior de la Fuerza Aérea de Dowding, en Bentley Priory. Dowding confesó que, en su opinión, el Mando de Caza iba de mal en peor debido a que las pérdidas de pilotos ascendían a una media de 120 por semana, lo cual era insostenible, pues esta cifra superaba la de los pilotos nuevos que llegaban a través de las Unidades de Entrenamiento Operativas.

Park sugirió organizar los escuadrones en tres clases, A, B y C, para solucionar este problema. A la Clase A pertenecerían los escuadrones de primera línea del Grupo 11 y algunos de los grupos 10 y 12, tales como el Escuadrón 609. Estos estarían plenamente operativos y contarían al menos con dieciséis pilotos experimentados listos para entrar en combate. En la Clase B habría hasta seis pilotos no operativos y estarían cerca de la primera línea, pero no en medio de la acción. En la Clase C habría al menos tres pilotos experimentados, listos para entrar en combate, y el resto serían novatos. Estos formarían parte del Grupo 13 y estarían alejados de las principales zonas de combate.

Era un plan muy sencillo pero muy acertado que permitió a Park mantener la fortaleza de su propio grupo mientras daba tiempo a que los nuevos pilotos sumaran horas de vuelo, aprendieran algunas técnicas y se prepararan para el combate. Todos los aeródromos tenían la misma estructura, por lo que un escuadrón podía trasladarse de una parte del país a otra en el tiempo que durara el trayecto en avión hasta allí.

Ese mismo día, el Comité Conjunto de Inteligencia avisó a los jefes de Estado Mayor de que la invasión era inminente una vez más y, a las 20.07, el general Alan Brooke, que ahora comandaba las Fuerzas Nacionales del Reino Unido, dio la señal: «Cromwell», que era la palabra clave que alertaba a todas las tropas de que debían dirigirse a sus puestos de combate para hacer frente a la invasión.

Para los responsables de la defensa de Gran Bretaña, las formidables barreras que los alemanes tendrían que superar si en algún

momento trataban de llevar a cabo la Operación León Marino no parecían tan imponentes. Dowding se encontraba en un estado casi permanente de abatimiento a medida que el número de heridos o bajas entre sus valiosos pilotos aumentaba. Para el general Brooke, la presión era casi insoportable. Tenía la sensación de que la amenaza de la invasión era muy real. Tras haber comprobado de primera mano la eficacia de la maquinaria militar alemana, no estaba en absoluto dispuesto a confiarse y ceder a la complacencia. «Todos los informes parecen indicar que la invasión está cada vez más cerca», escribió el 7 de septiembre en su diario.[14] Era plenamente consciente del gran número de barcazas que estaban reuniéndose al otro lado del canal de la Mancha y de que los alemanes habían trasladado sus grupos de Stuka a Pas-de-Calais. Aunque se habían retirado del combate, la inteligencia británica creía, como es comprensible, que estaban concentrándose para una invasión. También se había capturado a diversos espías alemanes mientras trataban de infiltrarse en Inglaterra. El 3 de septiembre, detuvieron en Dungeness a cuatro espías holandeses al servicio de Alemania. Otro espía alemán se lanzó en paracaídas sobre Northamptonshire la misma mañana del 7 de septiembre. Sin embargo, el hombre se golpeó con su propio equipo de radio al tomar tierra y, como consecuencia, sufrió una conmoción y lo capturaron de inmediato. Otros informes del Servicio Secreto de Inteligencia también sugerían que la invasión era inminente.

«¡La responsabilidad de lo que algunos fallos o errores de apreciación pueden suponer para el futuro de estas islas y del Imperio —escribió Brooke— es colosal, y a veces me apabulla!». Al general le habría gustado contar con formaciones debidamente preparadas, pues algunas a las que había pasado revista estaban en muy buenas condiciones, pero otras habían recibido una pésima instrucción.[15] Cargaba un enorme peso sobre sus hombros, pero esa era la obligación de un alto mando.

Por el contrario, para el soldado raso Bill Cheall, las tareas de vigilancia por si había invasión eran bastante aburridas. El 6.º Batallón de los Green Howards cubría en ese momento la costa sur entre Studland y Swanage. Estos hombres patrullaban los acantilados en busca de paracaidistas enemigos y barcazas de invasión, pero, pese a los temores de Brooke, no había ni rastro de ellos.

Sin embargo, había más de 2 000 barcazas dispuestas a lo largo de los puertos del canal de la Mancha, según había visto Guy

Gibson con sus propios ojos. La Armada nazi había arrastrado barcazas desde el Rin, expoliado puertos, ríos y canales a lo largo y ancho de Alemania y de los territorios ocupados, y gracias a ello había reunido una considerable cantidad de barcazas, listas para invadir Gran Bretaña. «Todos los puertos desde Amberes a Dieppe —destacó Gibson— están atestados de miles de barcazas de invasión, como si fueran troncos flotando en un río».[16] El principal objetivo del 83.er Escuadrón era Amberes. Cargaron todas las bombas pequeñas que les fue posible y, luego, lucharon por abrirse camino a través de un intenso fuego antiaéreo con la esperanza de regresar a casa. La suerte acompañó a Gibson, pero las bajas del escuadrón no hacían sino aumentar. El propio Gibson tuvo que volar en paralelo a un bombardero en llamas. «Fue algo espantoso —manifestó—, porque vi que era uno de los nuestros». Finalmente, un hombre saltó en paracaídas del aparato. Gibson confió en que supiera nadar.

El sábado, 7 de septiembre, también fue el día que la Luftwaffe cambió de táctica y bombardeó Londres. El 4 de septiembre Hitler había anunciado a una multitud hacinada en el Sportpalast de Berlín* que el hecho de que la RAF hubiese atacado Berlín en cuatro ocasiones constituía un auténtico insulto y que debían vengarse. Los primeros bombarderos llegaron a Londres a las 16.30, pero diversas oleadas los siguieron durante toda la noche.

A. G. Street se encontraba en Londres ese día por un compromiso que tenía en la radio y visitó el club del que era socio. El primer ataque lo sorprendió jugando al *bridge,* aunque no dio por finalizada la partida. Luego, de camino a una cena con un amigo de la Marina, las sirenas que anunciaban un nuevo ataque aéreo volvieron a sonar. «Pero los dos estuvimos de acuerdo en que era la última oportunidad que teníamos de comernos unas ostras, y fuimos andando a Bentley's»,† escribió Street. Una vez allí, les dijeron que podrían comerse unas ostras siempre y cuando pudieran pagarlas. «De modo que nos dimos el capricho —agregó

* El Berliner Sportpalast (Palacio de los Deportes de Berlín) fue un recinto polideportivo y centro de eventos construido en 1910 y demolido en 1973. Durante el Tercer Reich, fueron muchos los discursos y las manifestaciones nazis que se celebraron allí. *(N. del E.)*

† Famosa ostrería de Mayfair con más de cien años de antigüedad. *(N. del E.)*

Street—. Fue algo formidable».[17] Más tarde, volvió a su club y siguió jugando a las cartas en el sótano.

Desde su piso de Hampstead, Gwladys Cox observó los ataques horrorizada. Unas enormes columnas de humo parecían cubrir el East End y gran parte de Londres, hasta la catedral de San Pablo, y cuando llegó la noche, contempló el resplandor carmesí de los incendios. «Durante toda la tarde, hemos observado desde las ventanas el terrible incendio que ha asolado una gran parte de la ciudad —escribió en su diario a medianoche—. Los aviones pasaban sobre nuestras cabezas una y otra vez, sin tregua. Un violento golpe sordo en el oeste, probablemente una bomba, sacudió mi silla... Al este, los cielos se teñían cada vez de un rojo más intenso».[18]

El coronel *Toohey* Spaatz también se encontraba en Londres aquel día, cenando con un colega estadounidense, el periodista Drew Middleton. «Por Dios, esto es magnífico, una maravilla. Los británicos están ganando». Se dio cuenta de que la Luftwaffe había cambiado de táctica y de que los ataques nocturnos sobre Londres no ayudarían a los alemanes a derrotar a la RAF. «Los británicos ya se han hecho con ellos —prosiguió—. Los han obligado a bombardear de noche. Los alemanes deben de estar sufriendo más bajas de las que sabemos».[19]

Middleton sugirió que aunque el bombardeo de aquella noche no iba a derrotar a la RAF; podría, no obstante, doblegar a los británicos. «Ni en un millón de años —respondió Spaatz—. Le aseguro que los alemanes no saben cómo someterlos».

Los bombarderos regresaron al día siguiente, y al siguiente, tanto de día como de noche. Sin embargo, pese a lo horroroso que fue para los londinenses, la Luftwaffe no podía atacar los aeródromos de la RAF si bombardeaba Londres. Fue un cambio de táctica extraño. La fecha de la invasión estaba cada vez más cerca y los alemanes necesitaban intensificar sus esfuerzos para destruir a la RAF; un par de duras incursiones para demostrar que Alemania no permitiría que un ataque sobre Berlín quedara impune era una cosa, pero asaltar sin cesar la capital británica y otras ciudades del país, día tras día, no tenía sentido, sobre todo teniendo en cuenta que los londinenses no daban la menor muestra de ceder ante la presión. Incluso Göring parecía tener esa misma sensación. En una conversación con Jeschonnek, el mariscal preguntó:

—¿Cree que Alemania se derrumbaría si Berlín desapareciera del mapa?

—¡En absoluto!—respondió Jeschonnek sin pensarlo dos veces. Luego, se dio cuenta de lo que había dicho y añadió—: Los británicos están más bajos de moral que nosotros.[20]

—En eso se equivoca—respondió Göring.

Puede que se hubiera equivocado en cómo dirigir su fuerza aérea, pero ahora, sin duda, estaba en lo cierto.

Capítulo 32

La aproximación a la batalla

En Fort Benning, Georgia, la 1.ª División de Infantería de Estados Unidos seguía entrenando a sus hombres e incorporando nuevos reclutas. La *Big Red One,* como se la conocía, era una de las cuatro divisiones regulares que habían permanecido en activo tras el final de la Primera Guerra Mundial. Lo cierto es que la división no había cambiado mucho en los últimos veinte años. Todavía utilizaban los mismos fusiles de cerrojo Springfield 1907; seguían usando los mismos cascos Brodie, de acero; todavía vestían chaquetas de servicio de lana gruesa que les llegaban hasta el muslo; y, cuando no llevaban sus cascos de acero, se tocaban con los mismos sombreros de ala ancha y color pardo que los *boy scouts.* Desde un punto de vista táctico, tampoco habían avanzado demasiado. Realizaban maniobras una vez al año, pero en estos ejercicios de entrenamiento a gran escala apenas participaban los demás servicios, como el de artillería o el de caballería; en cualquier caso, la mayoría de los miembros de este último servicio todavía iban a caballo en lugar de en tanque. «Durante el período de instrucción para la guerra que recibimos en verano —escribió el teniente Gerald Clarke, un joven oficial que acababa de llegar a la división— empleábamos palos de escoba para hacer las prácticas porque no disponíamos de fusiles. Para simular los cañones, colocábamos un tronco entre dos ruedas de madera de un viejo carro. Todo era una simulación. Nuestras fuerzas armadas no estaban en condiciones de participar en una guerra».[1]

Entre los novatos también se encontraban Tom y Henry *Dee* Bowles, que se habían alistado en marzo. Estos gemelos idénticos procedían del sur profundo de Estados Unidos, concretamente del noroeste de Alabama. Los Bowles eran pobres, aunque tanto *Dee* como Tom habían crecido bastante felices, siempre habían tenido comida que llevarse a la boca en abundancia y suficien-



Los gemelos Bowles, Henry y Tom, en Fort Benning en 1940.

te tiempo para divertirse. No obstante, habían tenido una vida dura. Primero perdieron a un hermano y, luego, a su madre, cuando solo tenían doce años. Su padre era granjero; cultivaba frutas y verduras que luego cargaba en un carromato y vendía en la ciudad, pero ser un pequeño agricultor en la época de la Gran Depresión en el profundo sur de Estados Unidos apenas reportaba beneficios; por eso, tras la muerte de su madre, la familia se mudó a la ciudad de Russellville, conocida por su fábrica de algodón. Los gemelos abandonaron la escuela y se pusieron a trabajar; sus salarios eran imprescindibles en casa.

Sin embargo, en 1940, la fábrica de algodón de Russellville estaba a punto de quebrar, pese a que el resto del país estaba saliendo de la Gran Depresión. «Queríamos trabajar —dijo Tom Bowles—, pero no había trabajo por ninguna parte».[2] Solicitaron un puesto en el Cuerpo Civil de Conservación, uno de los programas del *New Deal* que se había puesto en marcha para tratar de combatir la extensa erosión de los suelos y el descenso de los recursos forestales utilizando como mano de obra a algunos de los numerosos jóvenes sin empleo. Pero no aceptaron a los hermanos Bowles. Por ello, en marzo de 1940, tras cumplir dieciocho años, los gemelos decidieron alistarse en el Ejército. De los dos, Tom era a menudo el que tomaba las decisiones, por eso fue el primero que

decidió hacer autostop hasta Birmingham, la capital del estado, a fin de informarse de qué debían hacer para alistarse. Dado que solo tenían dieciocho años, necesitaban el consentimiento de su padre. «Recuerdo cómo le temblaba la mano mientras firmaba el papel», dijo Tom. Cuatro días más tarde, el 9 de marzo, *Dee* lo siguió. «Hacía días que no sabíamos nada de Tom —dijo *Dee*—, por eso, le dije a mi padre que yo también me iba. Él me contestó: "Hijo, sed buenos soldados", y tratamos de tener presentes sus palabras en todo momento».[3] Después de recibir tres vales para comida en Birmingham y la promesa de que los destinarían a Hawái, *Dee* se dirigió a Fort Benning, uno de los campos de instrucción más grandes del país. Aún no sabía a ciencia cierta dónde estaba su hermano, ni si realmente se había alistado al Ejército, pero entonces recibió una carta de su padre con la dirección de Tom. Resultó que se encontraban medio kilómetro el uno del otro y que los dos pertenecían a la 1.ª División de Infantería, si bien Tom servía en el 18.º Regimiento de Infantería y *Dee*, en el 26.º.

Como era de esperar, su instrucción básica fue justamente eso: básica. Cuando llegaron a Fort Benning, les ordenaron que leyeran el Código Militar y, luego, les dieron un número de serie a cada uno y les dijeron que se aseguraran de no olvidarlo nunca. Tras ocho semanas de instrucción —simulacros, marchas de entrenamiento, prácticas ocasionales con fusiles y múltiples muestras de estricta disciplina—, ya se consideraba que eran soldados. Vivían en tiendas de campaña, pero comían más que suficiente y estaban rodeados por muchachos de edad similar, de modo que, para los gemelos Bowles, la vida en el Ejército Regular estaba bastante bien y era mucho más divertida que la que llevaban en casa, en Russellville, Alabama.

La instrucción prosiguió. Realizaron más marchas: caminatas de unos cinco kilómetros, luego de unos quince, más adelante de cuarenta cargados con una ligera mochila y, finalmente, de cincuenta y seis kilómetros con una pesada mochila. A un kilómetro y medio del campamento, los recibía el cuerpo de tambores y cornetas, que los animaba con su música a lo largo del último tramo. Pero, a pesar de que esto tenía un maravilloso efecto en su resistencia y su forma física, no estaban realmente preparados para luchar en una guerra moderna, si es que se daba ese escenario.

Los responsables del gobierno del país y del Ejército de Estados Unidos eran conscientes de estas deficiencias. El nuevo se-

cretario de Guerra, Henry Stimson, empezó a presionar en cuanto accedió al cargo para que se aumentaran considerablemente las dimensiones del Ejército y a exigir que se reparase la falta de hombres y equipamiento. Simplemente, afirmó, si el Congreso deseaba un ejército lo bastante grande como para defender el país, debía establecer el servicio obligatorio. De la misma manera que Chamberlain había hecho oídos sordos a las peticiones de implantar el servicio militar obligatorio hasta la primavera de 1939, también el presidente de Estados Unidos lo desestimó. Desde la Revolución estadounidense, el servicio militar obligatorio en tiempos de paz se consideraba algo profundamente antiamericano. Daba igual que Stimson fuera republicano; las elecciones estaban a la vuelta de la esquina y Roosevelt se resistía a frustrar sus posibilidades de ser reelegido por una cuestión así.

El Proyecto de Ley para el Reclutamiento Selectivo fue presentado por un republicano y un demócrata, no por Stimson, e inmediatamente suscitó una oleada de protestas por parte de los aislacionistas, los universitarios, los líderes sindicales y otros estamentos, pero fue Stimson quien más presionó para que se aprobara. Roosevelt sorteó el problema que esta cuestión le planteaba manteniéndose al margen del debate y dejando que el Congreso decidiera. A pesar de la protesta de determinados sectores, a mediados de agosto las encuestas sugerían que al menos un 65 por ciento de los estadounidenses estaba a favor. Poco después, las dos cámaras del Congreso aprobaron el proyecto de ley y, finalmente, el presidente la firmó el 16 de septiembre. Aquel fue un paso importante.

A partir de ese momento, el tamaño del Ejército comenzó a aumentar de forma espectacular, por lo que fueron necesarias nuevas infraestructuras. A finales de julio, se estableció un nuevo cuartel general del Ejército de Estados Unidos en la Academia Militar del Ejército, en Washington, para supervisar el mando de estas fuerzas de campo ampliadas y, lo que era más importante, para instruirlas.

El jefe de Estado Mayor del Cuartel General del Ejército era el general Leslie *Buck* McNair. En su nuevo equipo se encontraba el teniente coronel Mark Clark, que había causado una buena impresión al general Marshall, en especial por los ejercicios de entrenamiento que había concebido para la 3.ª División. Ahora él y su familia se dirigían a Washington, donde Clark ocuparía el puesto de G-3, responsable de la instrucción de las tropas.

Clark tenía cuarenta y cuatro años, medía un metro ochenta y cinco, y era un militar de carrera. Había servido en Francia en 1918, donde lo habían herido, pero había vuelto a casa y demostrado ser un oficial de Estado Mayor y un formador muy capaz y digno de confianza. Tras el final de la Primera Guerra Mundial, la mayoría de los oficiales tardaban mucho tiempo en ascender, y el caso de Clark no fue una excepción: pasó quince años como capitán. Desde 1918, empero, le habían asignado tareas de importancia y, de hecho, lo habían enviado al curso de Estado Mayor de la Academia Militar. Ahora, bajo el mando de McNair, y tras llamar la atención de Marshall, tenía la oportunidad de ayudar a configurar el futuro del Ejército de Estados Unidos en el momento en que se iniciaba su crecimiento exponencial. «Nuestra meta —escribió Clark—, por supuesto, era integrar y acelerar la instrucción a fin de crear un ejército listo para combatir en el menor tiempo posible».[4] McNair y, en especial, Clark debían trabajar en la mejor manera de llevar esto a cabo.

En el sur de Gran Bretaña, las batallas aéreas continuaban. El domingo, 15 de septiembre, la fecha original del inicio de la Operación León Marino, fue un día especialmente duro; sin embargo, la invasión ya se había retrasado, pues era evidente que los cielos no estaban despejados de aviones de la RAF. Entre los que volaron ese día se encontraba un piloto de caza de la Luftwaffe de veinte años, Hans-Joachim Marseille, al que siempre habían llamado «Jochen». Marseille era hijo de un general del Ejército y había sido educado en el seno de una estricta familia militar de Berlín, pero, pese a los esfuerzos de sus padres, el chico era un gamberro. Este joven brillante y bien parecido siempre andaba metido en líos, sentía un evidente desprecio por cualquier tipo de autoridad y era un estudiante desastroso. Marseille no empezó a poner de manifiesto su considerable capacidad intelectual hasta que entró en la Luftwaffe como aprendiz de piloto, después de que su padre moviese algunos hilos.

Enseguida demostró un gran talento innato para volar, pero sus acrobacias a menudo le acarreaban problemas. De hecho, había destacado en todos y cada uno de los aspectos de la escuela de vuelo salvo en la disciplina. Aun así, el 18 de julio se graduó con mención de honor en artillería y acrobacias aéreas. Lo destinaron al Grupo de Caza I del Ala de Desarrollo Operacional 2, se incorporó a su unidad en Calais-Marck tres días antes del



Inspección de kits militares en Fort Benning. En 1940, el Ejército de Estados Unidos todavía era muy pequeño y su equipamiento era precario.

Adlertag y, dos semanas después, derribó su primer caza británico, un Hurricane. Sin embargo, para hacerlo, había abandonado sin dar aviso al hombre al que supuestamente debía proteger; este era un pecado capital, que le valió una buena reprimenda del comandante de su escuadrón. Pero la mayor preocupación de Marseille era el hecho de haber matado a un hombre. «Hoy he matado a mi primer oponente —escribió a su madre—. Me cuesta mucho aceptarlo. Sigo pensando en cómo se sentirá la madre de ese joven cuando reciba la noticia de la muerte de su hijo».[5]

Desde entonces, había derribado otros dos aviones y se había quedado sin combustible y hecho un aterrizaje de emergencia en la playa de Calais; también había recibido la Cruz de Hierro de Segunda Clase y se había ganado una nueva reprimenda por haber abandonado a sus compañeros. Al parecer, Marseille era inmune a la disciplina. Esto planteaba un dilema para su comandante, pues era evidente que se trataba de un piloto excepcional.

El martes 15, mientras sobrevolaba Londres, sorprendió a un Hurricane por encima del Támesis y vio como se estrellaba. Sin embargo, esto sucedió después de que se separara, de nuevo, de su escuadrilla, formada por cuatro aviones; si bien, por una vez, consiguió reunirse con ellos.

Ese día, también entró en acción el Escuadrón 609, que había despegado temprano para patrullar sobre Londres y al que ordenaron volar nuevamente a media mañana. Tanto el jefe del escuadrón, George Darley, como el oficial piloto estadounidense *Red* Tobin entraron en combate. Su principal tarea era enfrentarse a los Me 109 de escolta del enemigo. Pero, en esta segunda ocasión, un grupo de cerca de cincuenta cazas alemanes descendió en picado sobre ellos. Lo que aconteció inmediatamente después fue una refriega a la desesperada. Tobin, que había estado plenamente operativo durante un mes y ya había derribado un avión, consiguió escapar de los Me 109, abatió a un Dornier 17 y fue testigo de cómo efectuaba un aterrizaje de emergencia en una granja cerca de Sevenoaks, en Kent. Mientras sobrevolaba el área en círculos, Tobin vio a la tripulación alemana trepar fuera del avión mientras sacaba a rastras a un hombre herido. A una pequeña distancia, un Spitfire y un Hurricane también se habían estrellado. «Pero los ondulados pliegues blancos de dos paracaídas en los alrededores eran prueba de que los pilotos estaban a salvo —dijo Tobin—. Muchísimos aviones se estrellaron».[6] Todavía estaba contemplando aquella escena cuando unas trazadoras pasaron a gran velocidad cerca de él. Miró rápidamente a su alrededor y comprobó que el objetivo no era él, sino otro Spitfire. Por encima de él, a unos cuantos cientos de metros, un Spitfire y un Me 109 estaban enzarzados en pleno combate. Tobin ascendió rápidamente para ayudarlo, pero, cuando lo hizo, el Me 109 ya había sido derribado y descendía, describiendo una larga y escalofriante espiral. De repente, el cielo estaba despejado.

El escuadrón despegó dos veces más ese mismo día, pero Tobin, cuyo Spitfire había quedado dañado, no recibió otro avión hasta la mañana siguiente, y eso lo obligó a permanecer en tierra. No obstante, Darley dirigió en dos ocasiones más al escuadrón. Tan solo se atribuyó un derribo durante el enfrentamiento: abrió fuego a una larga distancia desde estribor y efectuó un extraordinario disparo corrigiendo la desviación que alcanzó el motor de estribor de un bombardero. El escuadrón se apuntó otros cuatro derribos confirmados aquel día, pero perdió a uno de los suyos. Este fue un duro golpe para la formación, que estaba muy unida. «Hoy ha sido el día más duro —anotó Tobin en su diario aquella misma noche—. Hemos librado una terrible batalla sobre Londres. Geoffrey Gaunt, uno de mis mejores amigos, ha desaparecido. Durante la refriega,

he visto cómo un Spitfire incendiado caía dando vueltas en espiral. Espero de corazón que no fuera Jeff».[7]

Había sido otro día de intenso combate aéreo. Park, en especial, seguía dirigiendo sus fuerzas con una habilidad excepcional, pero, a pesar de ello, el vicemariscal del Aire, Trafford Leigh-Mallory, que comandaba el Grupo 12, y él se enzarzaron en una discusión. A instancias de Douglas Bader, uno de los comandantes de su escuadrón, Leigh-Mallory propuso utilizar «grandes alas»* de Spitfire y Hurricane para interceptar al enemigo cuando cruzara el canal de la Mancha. El problema era que reunir los entre tres y cinco escuadrones necesarios para esta formación requería mucho tiempo y, para cuando estas grandes alas entraran en combate, el enemigo ya habría cruzado el canal y estaría sobrevolando Londres. Lo cierto era que esta táctica no se presentó con el fin de poner en práctica nuevas estrategias prudentes; Leigh-Mallory y Bader pretendían involucrarse más en la batalla, y para ellos no era sino una cuestión de ego.

De hecho, la única persona que trataba de innovar era Park, que no cesaba de intentar afinar las tácticas ni de mejorar la proporción de derribos frente a bajas del Grupo 11. La atención que la Luftwaffe comenzó a prestar a Londres le permitió hacerlo con mayor eficacia. Era mucho más fácil predecir la llegada de las formaciones compactas que iban hacia Londres, y su respuesta fue permitirles que se acercaran a los alrededores de la capital, lo cual le daba más tiempo para enviar a los escuadrones, que ahora operaban en parejas, a una mayor altura. Los escuadrones de Hurricane atacaban a los bombarderos, mientras que los Spitfire volaban a entre 7 500 y 9 000 metros de altura, con el sol de cola, descendían en picado sobre el enemigo y atacaban a los cazas cuando a estos se les acababa el combustible y daban media vuelta a sus bases. El enemigo bombardeaba Londres, pero esta estrategia permitía que la RAF ahorrara cazas. Y en septiembre de 1940, eso era lo más importante. De vez en cuando, la gran ala Duxford aparecería en escena, como ocurrió el 15 de septiembre. A pesar de sus puntos débiles, esta táctica demostró a la Luftwaffe que la RAF estaba lejos de haber sido derrotada. Los alemanes estaban

* En inglés, *Big Wings,* formación táctica de combate aéreo que interceptaba a los bombarderos de la Luftwaffe durante la batalla de Inglaterra. Estas alas estaban formadas por entre tres y cinco escuadrones. *(N. del E.)*

convencidos de que los británicos estaban en las últimas, pero las batallas de ese día y de las siguientes dos semanas demostraron lo contrario.

La Luftwaffe también estaba perfeccionando sus tácticas. En la Fuerza Aérea alemana, la cultura del debate fuera de horas de trabajo estaba mucho más arraigada que en la RAF, y los escuadrones y los grupos dedicaban mucho tiempo a analizar sus acciones, escribir informes y compartir ideas. Independientemente de las órdenes de sus superiores, los líderes de los escuadrones de caza todavía tenían influencia en el plano táctico. Adolf Galland adoptó un sistema que consistía en enviar al aire una o dos escuadrillas de cuatro cazas veinte minutos antes que al resto de los cazas y hacer que operasen a gran altura. Su misión era conseguir que la RAF ascendiera a una mayor altura. Una vez lo lograran, estos cazas de reconocimiento entablarían combate con los británicos con el fin de alejar a los cazas enemigos de los bombarderos. Cuando los Spitfire y los Hurricane estuviesen escasos de combustible, llegaría el resto de los cazas. «En ese momento, nuestra segunda oleada de aviones tendría la ventaja de contar con una reserva de combustible —dijo *Macky* Steinhoff—. De esta forma, muchos de nosotros nos anotamos derribos».[8]

Los Spitfire y los Hurricane no tenían nada tan potente como el picado de los Me 109, ni el motor de inyección, por lo que, cuando descendían en picado, la súbita fuerza descendente desplazaba el combustible a la parte superior de la cámara de flotador e inundaba el carburador de combustible. Esto provocaba que el motor se detuviese. La situación se corregía sola rápidamente, pero daba a los Me 109 unos valiosos segundos de ventaja para escapar o para alcanzar al enemigo, según el escenario.

Pese a la superioridad de los Me 109, las interferencias tácticas de Göring entorpecían la actuación de los pilotos de caza y les impedían sacar el máximo provecho de sus aeronaves. Sin embargo, había otros muchos inconvenientes. Si los derribaban sobre Inglaterra, se veían obligados a saltar en paracaídas o a efectuar un aterrizaje de emergencia, tras lo cual, los harían prisioneros, mientras que los pilotos de caza británicos podían estar volando de nuevo en cuestión de horas. Por otra parte, estaba el canal de la Mancha, que, desde las alturas, parecía muy pequeño e insignificante pero que realmente era una vasta extensión de agua cuando



El único general de seis estrellas del mundo, el *Reichsmarschall* Hermann Göring, era un político y un hombre de negocios eficaz pero un comandante militar deficiente. Alemania pagó un alto precio por su mala administración de la Luftwaffe en Dunquerque y durante la batalla de Inglaterra. El cuadro que aparece debajo, pintado por Paul Nash, recoge una escena habitual en los cielos del sur de Inglaterra entre agosto y septiembre de 1940.



un piloto se encontraba flotando sobre su superficie. Las posibilidades de rescate eran mínimas. Siegfried Bethke odiaba tener que sobrevolar el canal de la Mancha, especialmente cuando salía desde su base en Normandía. «Debo admitir que pensar en el canal de la Mancha y en todo lo que había bajo él me revolvía el estómago», señaló el 10 de agosto.[9] Una semana después, no se le había hecho más llevadero. «Ahora, nuestras conversaciones versan una y otra vez sobre el canal de la Mancha y esa enorme

masa de agua —escribió—. Todos nosotros lo detestamos con todo nuestro ser».

Tampoco es que tuviesen muchas oportunidades de relajarse. Por la tarde, debían escribir informes, y las sirenas, los cañones antiaéreos y la llegada de los bombarderos británicos interrumpían sus horas de sueño. Los pilotos de caza británicos podían salir de la base si querían, y a menudo se dirigían a la taberna más próxima, donde los recibían con palmaditas en la espalda y, por lo general, los parroquianos hacían que se sintieran como héroes. Por el contrario, las tripulaciones alemanas, cuando tenían tiempo para salir a tomarse una copa, no podían esperar que los franceses, a quienes acababan de conquistar, los recibieran con semejante gratitud.

Uno de los medios con que Dowding incrementó el número de pilotos fue superar las reservas de la RAF con respecto a los pilotos extranjeros e incorporarlas a los escuadrones de primera línea. Añadió a sus fuerzas dos escuadrones polacos y uno checo, y, de la noche a la mañana, estos hombres demostraron que eran pilotos de primera y especialmente decididos, hasta el punto de que el Escuadrón 303 (polaco) se puso enseguida a la cabeza de derribos en la batalla de Inglaterra. Otros, como Jean Offenberg, aún seguían en Escocia, en el Grupo 13, pero, para cuando llegó la última mitad del mes de septiembre, la categorización de los escuadrones que había realizado Park comenzaba a dar sus frutos. El 17 de septiembre, por ejemplo, *Bam* Bamberger se dirigió al sur tras haber pasado dos semanas en el norte. Lo habían destinado al Escuadrón 41, con base en Hornchurch, en Essex. Entre esa fecha y finales de mes, realizó veinte salidas operativas y sintió que, con cada una de ellas, su experiencia aumentaba y, por lo tanto, también lo hacían sus posibilidades de sobrevivir. «Pero seguía teniendo miedo», admitió.[10] Durante una de las salidas, un Me 109 enemigo lo alcanzó. Tras drásticas maniobras de evasión, el motor del Spitfire empezó a fallar y el avión descendió en barrena hacia el suelo. *Bam,* que creyó que iba a estrellarse, desabrochó su arnés y se dispuso a saltar, y entonces cambió de parecer y decidió intentar frenar la espiral. Para su gran alivio, lo consiguió. El avión se estabilizó y, aunque estaba dañado, consiguió llevarlo hasta la base. Su pericia y su experiencia iban en aumento.

El viernes, 13 de septiembre, el Décimo Ejército italiano, destacado en Libia y al mando del mariscal Rodolfo Graziani, se adentró en Egipto después de que Mussolini lo apremiara a hacerlo en repetidas ocasiones. El mariscal, que en el pasado había servido en África Oriental, había sido enviado como sustituto de Italo Balbo, que había fallecido a finales de junio en Tobruk, después de que unos artilleros italianos muy nerviosos confundieran su avión con una aeronave enemiga y lo derribaran.

Al Duce, todavía preocupado por los botines que Italia podía perder si los alemanes y los británicos negociaban la paz, lo devoraba la impaciencia desde que había declarado la guerra. De hecho, estaba tan ansioso por no pasar nada por alto que había ofrecido una fuerza expedicionaria italiana para colaborar en el ataque a Inglaterra, lo cual iba en contra de sus propios planes de librar una guerra paralela. Hitler, en cualquier caso, declinó su oferta.

Tanto el mariscal Badoglio como Graziani hicieron todo cuanto pudieron para aplazar cualquier ataque contra Egipto, del mismo modo que había hecho el OKH con Hitler el otoño anterior; pero, a principios de septiembre, Mussolini insistió en que se realizara. «Si Graziani no inicia el ataque el lunes —escribió el conde Ciano el sábado, 7 de septiembre— quedará relevado del mando. También ha dado órdenes a la Marina de que se ponga en marcha para buscar a la flota británica y presentar batalla».[11] La Marina Real italiana se mostraba tan reacia a entrar en combate como el Ejército; no obstante, el pasado julio se había aventurado a salir del puerto y se había topado con la Flota del Mediterráneo británica en Calabria, un enfrentamiento del que no había salido bien parada y que no había contribuido precisamente a infundir confianza.

Al igual que Hitler, Mussolini creía que debía presentar batalla y que su propia determinación le daría la victoria. La diferencia radicaba en que, a pesar de todas las deficiencias de las fuerzas armadas alemanas en lo que respecta al tamaño, la estrategia y la disciplina, e incluso en maquinaria, en 1940 todavía estaban en mejores condiciones que las del resto de países. La capacidad militar de Italia era harina de otro costal.

Italia, como Alemania, también era un país joven, fundado una década antes que su aliado, en 1861, pero en 1940 todavía era más un concepto geográfico que una nación estado unifica-

da. Los jóvenes de las grandes ciudades, por lo general, mostraban entusiasmo por el fascismo, pero la sociedad italiana seguía siendo predominantemente agraria. No había vivido ni una revolución agraria ni una industrial, y los numerosos dialectos regionales dividían el país más que en cualquier otro estado de Europa. Un tercio de la población era analfabeta, sobre todo porque más de la mitad de la población no hablaba lo que hoy conocemos como italiano, sino variantes regionales; cerca del 18 por ciento no había terminado la escuela primaria.

Para colmo, Italia tenía menos recursos naturales que Alemania y, pese a haber demostrado un temprano amor por los automóviles, solo había once vehículos de motor por cada mil habitantes. Al igual que Alemania, Italia tenía el problema de que producía demasiados modelos de vehículos y unidades insuficientes, y eso causaba quebraderos de cabeza logísticos. La falta de industrialización, de formación y de conocimientos tecnológicos suponía que Italia iba cincuenta años por detrás de Alemania en su empeño por convertirse en una sociedad industrial. Estas no eran buenas noticias para un dictador que creía que Italia se convertiría en un nuevo Imperio romano y que él sería su nuevo césar.

Otro de los problemas de Mussolini era que debía mantener a la gente contenta. Aunque era un dictador y el líder político de Italia, debido al rey y a los generales del Ejército, sabía que todavía necesitaba mantener una base de apoyo popular, sobre todo dentro del sector de la incipiente industria italiana. A pesar de la declaración de guerra, los trabajadores del norte, una zona industrializada, siguieron disfrutando de unas condiciones de trabajo propias de tiempos de paz y no se impusieron condiciones de economía de guerra, y, por eso, las fábricas todavía operaban sin las urgencias que cualquier otra nación habría impuesto en tiempos de guerra. Además, a fin de velar por el interés de sus trabajadores, el Duce se opuso a la inversión extranjera y se apoyó en empresas como Fiat para fabricar tanques y aviones. Fiat y su socio, Ansaldo, crearon entonces un monopolio de fabricación de vehículos militares blindados, lo que no habría importado si hubieran sido de buena calidad, pero, por desgracia, no lo eran. Tenían escasa potencia, el blindaje era deficiente y no disponían de bastante armamento, por lo que ya estaban completamente desfasados en el momento en que Italia entró en la guerra.

El dinero había afluido a las fuerzas armadas a lo largo de la década de 1930, especialmente en el Ejército, que se llevaba más de dos tercios del presupuesto militar. Gran parte de este dinero se despilfarraba y se perdía en los vericuetos de la burocracia militar. Todo tipo de equipamiento nuevo debía ser aprobado por los diferentes cuerpos y departamentos militares que lo emplearían, así como por la parte relevante del Ministerio, la división de inspección correspondiente, la sección de instrucción y, por último, por la Secretaría del Ministerio. Si se proponía alguna modificación, todo este proceso debía iniciarse de nuevo. En julio de 1940, un mes después de que se declarara la guerra, la Secretaría del Ministerio, el mecanismo del Gobierno italiano, propuso que se recuperase la hora de cierre tradicional, las 14.00, sugerencia que fue aprobada. Entretanto, en Pinerolo, la Academia de Caballería incorporó a cerca de cuatro mil hombres, cuya única aportación al esfuerzo bélico consistió en dilapidar los fondos del Ejército.

El propio Ejército estaba bajo el mando de mariscales y generales envejecidos que se negaban categóricamente a aceptar cualquier tipo de cambio tanto en lo referente a las tácticas como a la tecnología. El mariscal Badoglio, jefe de Estado Mayor, creía fir-



Caballería italiana. En comparación con el de Alemania y Gran Bretaña, el equipamiento militar de Italia estaba anticuado.

memente que los grandes contingentes de infantería eran la clave para ganar una guerra moderna. Cuando le presentaron un análisis de inteligencia exhaustivo de las tácticas alemanas empleadas durante la batalla de Francia, dijo: «Lo estudiaremos cuando acabe la guerra».[12] En 1940, había setenta y una divisiones en el Ejército italiano, de las cuales solo cuatro estaban blindadas, es decir, contaban con algún tanque. Incluso el general Ettore Bastico, uno de los escasos comandantes con experiencia en el uso de unidades blindadas en combate, cuestionaba la importancia de los tanques: «El tanque es una herramienta poderosa —dijo—, pero no lo idealicemos; reservemos nuestras reverencias para los soldados de infantería y los mulos».[13]

La Real Fuerza Aérea italiana, la Regia Aeronautica, estaba asimismo dividida y sufría de una falta absoluta de visión y de previsión. Como resultado, Italia entró en la guerra con bombarderos ligeros y bimotores y trimotores obsoletos que no tenían alcance, ni velocidad, ni capacidad de carga útil para causar un impacto importante, mientras que la mayor parte de sus cazas eran biplanos. Justo después de la declaración de guerra, el comandante Publio Magini había recibido la noticia de que la escuela de vuelo sería cerrada de inmediato. A Magini le costó mucho creerlo, pero a él y a otros instructores les aseguraron que ganarían la guerra rápidamente, y que, por eso, lo que necesitaban en ese momento eran pilotos, no instructores.

El día después de la declaración de guerra, la Regia Aeronautica envió bombarderos para atacar Malta, una de los enclaves más importantes del Mediterráneo. Desde Malta, Gran Bretaña tenía la posibilidad de atacar a los convoyes italianos que se dirigían al norte de África. También era una importante escala. Para Italia, la rápida captura de Malta habría sido un paso sumamente importante, no solo porque con ello habría impedido que Gran Bretaña la utilizara, sino también porque habría supuesto un importante activo para sus propias operaciones. En el verano de 1940, Malta estaba muy mal defendida; los cañones antiaéreos eran escasos y, en un primer momento, los británicos solo disponían de un puñado de biplanos Gloster Gladiator para proteger la isla.

Gran Bretaña se apresuró a enviar valiosos Hurricane para reforzar las defensas de la isla, pero, aun así, estas eran a duras penas fuerzas suficientes para repeler un ataque coordinado. No obstante, la ofensiva contra la diminuta isla fue patética. Los

bombarderos la sobrevolaron a una altura excesiva y lanzaron las bombas con poco entusiasmo. Y eso fue todo. No se llevó a cabo ningún intento de destrucción de la fuerza aérea enemiga, no se había preparado ningún plan de invasión. Con cada semana que pasaba, Malta se fortalecía más; los italianos desperdiciaron una oportunidad única de tomar la isla debido a una falta de planificación anticipada y a la carencia de un impulso ofensivo por parte de sus militares.

El único faro de modernidad era la Marina italiana, a pesar de que había sido diseñada a partir de la creencia de que los futuros combates navales serían muy parecidos a los de la Primera Guerra Mundial: creían que los navíos combatirían disparando grandes cañones desde una larga distancia. No tenían portaviones y el número de torpederos era muy reducido. Sin embargo, disponían de una buena cantidad de submarinos —alrededor de setenta y uno en junio de 1940—, pero operaban en las aguas del Mediterráneo, a menudo claras y en las que podían los aviones británicos



Uniformes italianos: elaborados, variados y poco prácticos para una nación sin apenas recursos ni dinero.

podían avistarlos fácilmente, algo en lo que al parecer no repararon los planificadores bélicos antes de la guerra. Hacia finales de julio, trece de estos preciados submarinos habían sido hundidos. Debido a su modernidad, la Marina atrajo a algunos de los mejores voluntarios —hombres como el apuesto e inteligentísimo aristócrata Valerio Borghese—, pero la mayor parte de la Regia Marina andaba escasa de efectivos y carecía de la experiencia que constituía la sólida base de la Marina Real británica.

La ineptitud y la falta de visión de futuro proliferaban de forma descontrolada en las fuerzas armadas de Italia en todos los niveles. Al igual que en Alemania, la imagen era muy importante, por eso los uniformes eran variados y elaborados. Los soldados italianos también usaban una sorprendente diversidad de sombreros: sombreros alpinos, salacots, cascos de acero, sombreros turcos, gorras de plato, *bustinas* tropicales, *bustinas* continentales, gorras ladeadas, cascos de cuero; eran muchas las opciones. Puede que los uniformes nazis fueran extravagantes, pero, al menos, hacía que los soldados ofrecieran una imagen seria; era difícil decir lo mismo de un italiano que llevaba puesto un casco con unas plumas de gallo negras a uno de los lados.

Incluso algo tan sencillo como proporcionar a la infantería fusiles y ametralladoras resultaba más complicado de lo necesario. Los fusiles italianos los fabricaba la empresa Carcano. Estos tenían un diseño anterior a 1914 del que había tres versiones diferentes: el fusil común y dos carabinas cortas. Los tres utilizaban balas de 6,5 milímetros, que eran de un calibre demasiado pequeño para una guerra moderna; por eso, en 1937, se estableció el uso de un fusil de un calibre de 7,35 milímetros. Desgraciadamente, no se fabricaron los suficientes y solo una pequeña parte del Ejército los había recibido cuando llegó junio de 1940. Como consecuencia, el programa de fabricación del nuevo fusil se canceló. Tanto el rifle como la carabina se pusieron en circulación, pero utilizaban diferentes tipos de munición. Para complicar más las cosas, se introdujo una carabina de 8 milímetros, que empleaba balas de otro calibre, mientras que a las Juventudes Fascistas se las equipó con otro tipo de carabina, que disparaba balas de 5,5 milímetros. Como si esto fuera poco para traer de cabeza a las autoridades de aprovisionamiento, las fuerzas italianas también fueron equipadas con pistolas y revólveres de calibres de 9 y 10,35 milímetros.



El mariscal Rodolfo Graziani, que comprendió que las fuerzas italianas habían recibido una instrucción deficiente y estaban mal equipadas para tomar la ofensiva.

Breda fabricaba una soberbia metralleta, pero esta necesitaba otro tipo de balas diferente del de las armas de fuego cortas equivalentes. Por otra parte, la calidad de la ametralladora ligera modelo 30 de Breda no era tan buena como la de la mayoría de las armas equivalentes que aparecieron en esa época, entre otras cosas porque también disparaba balas de poca potencia y más pequeñas, de un calibre de 6,5 milímetros, y solía encasquillarse porque el tipo de aceite lubricante que se empleaba con estas ametralladoras era denso y, por ello, a menudo acumulaban polvo y suciedad. Tal como le ocurría a la MG 34, se recalentaba enseguida, si bien tenía una velocidad de disparo de solo 400 balas por minuto. Tampoco tenía asa de transporte, pero, a diferencia de los ametralladores alemanes, los soldados italianos no iban provistos de guantes de amianto. Estos detalles técnicos eran importantes, porque causaban una infinidad de quebraderos de cabeza logísticos, así como un rendimiento insatisfactorio.

La artillería, a la que Badoglio y sus colegas comandantes de alto rango concedían una gran importancia, databa en su mayoría de la época de 1914-1918 y, en cuanto a velocidad y alcance, ni siquiera se acercaba a la potencia y la efectividad de la mayoría de sus equivalentes británicos.

El entrenamiento era básico y rígido, y la iniciativa personal se reprimía. Muchos oficiales de rango intermedio eran reservistas a los que habían vuelto a reclutar apresuradamente y, a menudo, eran demasiado mayores y tan poco versados en las técnicas de lucha modernas como los altos mandos. En casi todos los aspectos, las fuerzas armadas italianas estaban deplorablemente desfasadas y, aunque los jóvenes de las ciudades —muchachos como William Cremonini— estaban bien adoctrinados, muy motivados y comprendían los conceptos del honor y la disciplina, estos eran prácticamente una minoría en medio de una sociedad sumamente regionalizada y predominantemente rural.

En cualquier caso, William Cremonini y sus camaradas no iban a ninguna parte de momento. Tras haber recibido su instrucción, alrededor de veinticinco mil jóvenes voluntarios se encontraron con que sus batallones habían sido disueltos y recibieron la orden de marcharse a sus casas. Estos se incluían dentro de los 600 000 soldados a los que dispensaron del servicio activo debido a la endémica falta de armas y equipos. «Estábamos tan desilusionados —dijo Cremonini— que escenificamos el funeral del Partido Fascista».[14] Después de reunir algunas cajas de embalaje, formaron con ellas una pila alta, la cubrieron con sábanas negras y les prendieron fuego mientras cantaban marchas funerarias mientras las llamas las devoraban.

Graziani adujo como motivo del retraso del ataque de Egipto que no disponían del equipamiento necesario, pero, de hecho, estaba totalmente equipado: disponía de 8 500 vehículos de motor y más de 300 tanques (si bien es cierto que no eran de los mejores). Sus dos ejércitos de alrededor de 167 000 hombres contaban con fusiles, ametralladoras y otras armas pequeñas, y aunque sus cañones y unidades blindadas eran peores que los de los británicos, aún tenía a su disposición una fuerza considerable que tendría que haberle brindado seguridad para enfrentarse a los 36 000 soldados británicos destacados en Egipto.

Sin embargo, había una profunda falta de voluntad y de inventiva táctica que comenzaba en las altas esferas, donde se en-

contraba Graziani, y se abría camino hasta llegar a los niveles más bajos. Sus cuerpos de oficiales no se relacionaban con sus hombres y vivían lujosamente en comparación con los soldados a los que comandaban, comiendo pasta y parmesano y bebiendo vino, todo lo cual ocupaba un valioso espacio de almacenamiento.

A pocos italianos en el norte de África les interesaba enfrentarse a los británicos. Al parecer, solo Mussolini tenía la voluntad de pelear. Y, por eso, el 10.º Ejército de Graziani marchó sobre Egipto, pero, tras avanzar apenas unos sesenta y cinco kilómetros en dirección a Sidi Barrani, hizo un alto.

Capítulo 33

Ciencia, dinero y recursos

Aunque Hitler había retrasado la Operación León Marino el 17 de septiembre, menos de un mes después, el 12 de octubre, volvió a posponerla hasta la primavera. Los combates aéreos continuaron, pero los días pasaban, el clima empeoraba y la RAF estaba más fuerte que cuando Göring había iniciado el *Adlertag*, el 13 de agosto. La Luftwaffe había perdido la batalla de Inglaterra y, en consecuencia, no habría invasión de ese país en 1940.

Las embarcaciones no se emplearían, por lo que las barcazas volvieron al Rin. La batalla aérea seguiría adelante, pero, para entonces, la Luftwaffe estaba agotada y no era más que una sombra de la fuerza confiada, audaz y todopoderosa que había sido el ya lejano mes de mayo. Los Me 110 habían sido diezmados y se habían retirado del combate los aviones Stuka; ahora solo contaban con unos cientos de Me 109. Para entonces, el *Leutnant* Hajo Herrmann, piloto de bombarderos, había volado en casi un centenar de misiones de combate con el Ala de Combate 4 y, durante las últimas semanas, había sobrevolado en varias ocasiones Londres y otras ciudades inglesas, en algunos casos hasta tres noches consecutivas; solo en Londres efectuó veintiún ataques. El Mando de Bombardeo de la RAF nunca contempló la posibilidad de enviar sus tripulaciones al combate en noches sucesivas, pero, en esa época, la Luftwaffe no se preocupaba en exceso por sus tripulaciones; al fin y al cabo, en una guerra relámpago corta, no importaba la longitud de los períodos de servicio. El 18 de octubre, Herrmann se encontraba despegando cuando unos bombarderos británicos atacaron el aeródromo de Schiphol. Una de sus ruedas reventó por el impacto de metralla, y él perdió el control del aparato y se estrelló con las bombas que cargaba. No obstante, el Junkers no explotó, aunque Herrmann quedó gravemente herido. Este incidente también le ocasionó daños psicológicos,

pues estaba agotado física y mentalmente tras haber volado sin descanso desde el 10 de mayo.

Herrmann recibió un permiso forzoso, pero no puede decirse que este fuese el caso del resto de los pilotos de bombarderos alemanes. La Luftwaffe todavía atacaba durante las horas diurnas cuando las condiciones lo permitían, pero, tras el ataque nocturno a Liverpool en agosto, se había percatado de que la defensa antiaérea británica estaba diseñada para operar durante el día y de que el único peligro real al que se enfrentaban de noche eran los cañones antiaéreos británicos, que, en septiembre, todavía no eran todo lo numerosos que deberían haber sido.

Los alemanes contaban con dos sistemas de rayos de navegación que les permitían localizar sus objetivos nocturnos, el *Knickebein* y el *X-Gerät*. Aunque la Luftwaffe no había sacado partido de la tecnología del radar para fines defensivos ni se había esforzado por desarrollar la comunicación por radio en los aviones, sí que había empleado la tecnología de los impulsos de radio para crear rayos que podían converger sobre un determinado objetivo y, de ese modo, permitir a sus bombarderos alcanzarlo con cierto grado de precisión. La inteligencia británica había descubierto el *Knickebein,* pero no el *X-Gerät,* por lo que cuando la Luftwaffe inició su campaña nocturna, sus aviones estaban en buenas condiciones tanto para alcanzar sus objetivos como para regresar a sus bases sin que la operación supusiera un riesgo excesivo.

El problema era que la Luftwaffe era incapaz de aprovechar al máximo su ventaja, pues seguía atacando Londres noche tras noche en vano; en una ocasión, el 15 de octubre, lo hizo con cerca de cuatrocientos bombarderos, pero habitualmente atacaba con apenas ciento sesenta y, a menudo, con menos todavía. En octubre, lanzó 6 500 toneladas de potentes explosivos, una cantidad suficiente para destruir casas en casi todos los barrios, provocar interferencias de gran envergadura en la red ferroviaria y ocasionar daños en muchos de los muelles del East End y otras instalaciones públicas.

El 2 de octubre, las bombas cayeron sobre el apartamento de Gwladys Cox en Hampstead. «¡Nuestro mundo se ha venido abajo! —escribió—. La pasada noche, la mayor parte de nuestra casa, junto con todo el piso superior del edificio de Lymington Mansions, quedó destruido por unas bombas incendiarias».[1] En el momento del bombardeo, se encontraban en el refugio anti-

aéreo subterráneo, pero oyeron como caían las bombas incendiarias. Su marido, Ralph, salió corriendo y, junto a un guardia que formaba parte del cuerpo encargado de la protección de los ciudadanos durante los bombardeos, conocido como Air Raid Precautions, inspeccionó el lugar. En un primer momento, no observaron ningún daño visible. Sin embargo, las bombas incendiarias estaban diseñadas, como su nombre sugiere, para provocar incendios y, a menudo, eran de acción retardada. Muy pronto, empezó a salir humo del tejado del n.º 11. Gwladys, que temía quedarse atrapada para siempre en el refugio, decidió junto con los demás que estarían más seguros en la superficie. Tomó en brazos a su gato, Bob, miró hacia arriba por el hueco de la escalera y solo vio las lenguas de fuego que salían del piso de sus vecinos. Al subir a la superficie, se encontró con Ralph. «¡Por Dios, ven rápido, la planta de arriba está totalmente incendiada!», exclamó él. La brigada de bomberos acababa de llegar e intentaba evitar que el incendio se extendiera. Ralph se alejó corriendo con Gwladys —y con Bob—, saltaron por encima de numerosas mangueras y se metieron en otro refugio al final de la calle Sumatra.

Allí, Gwladys se sintió como si ella y el resto de refugiados del edificio de Lymington Mansions fueran marineros en medio de un naufragio. Se encendieron unos cigarros y fumaron sin parar, todavía paralizados por la conmoción. «A Ralph le ardía la mano —escribió—, como si tuviera fiebre, y sufría dolorosos accesos de tos».[2] Los guardias del ARP iban periódicamente, pasaban lista y decían en voz alta los nombres de la gente desaparecida. También los bomberos los visitaban para informar sobre los avances del incendio.

A pesar de lo impactante y traumático que era aquello para personas como Gwladys y Ralph Cox y para sus vecinos, nadie mostró pánico, y los guardias y los bomberos manejaron la situación, en su mayoría, con rapidez, calma y eficiencia. Por todas partes, este ataque sostenido sobre la capital no consiguió infligir daños letales. Incluso el bombardeo de los muelles se consideró «grave pero no catastrófico».[3] Asimismo, el bombardeo tampoco debilitó la moral de la gente.

No obstante, la situación era desconcertante, incluso para los veteranos que habían sufrido bombardeos antes, como era el caso de John Kennedy, a quien recientemente habían ascendido a general de división. Desde su vuelta de Francia, había sido jefe

de Estado Mayor del comandante en jefe de Irlanda del Norte. Parte de su labor consistía en preparar planes de defensa ante una posible invasión alemana de la República de Irlanda, a pesar de que tal cosa fuese algo improbable. Churchill tenía la esperanza de que los irlandeses se pusieran del lado de Gran Bretaña, pero el presidente de Irlanda, Éamon de Valera, había dejado muy clara su postura: si los alemanes invadían la isla, quería que Gran Bretaña los ayudara a expulsarlos; sin embargo, si Gran Bretaña era la primera en violar su territorio, entonces Irlanda lucharía contra ellos.

El 9 de octubre, cuando la invasión de Irlanda por parte de Alemania parecía algo inverosímil, Kennedy recibió un telegrama que le informaba de su nombramiento como director de Operaciones Militares, un puesto clave en el Ministerio de la Guerra que le permitiría desempeñar un papel importante en el mismo centro de la estrategia militar británica en tiempos de guerra. Lo aceptó, aunque no sin cierto recelo, pues conocía las dificultades y los peligros que eso le ocasionaría.



General John Kennedy, director de Operaciones Militares de Gran Bretaña

La primera noche que pasó en la ciudad tras su regreso, estaba cenando en su club justo en el momento en que una bomba arrasó el vecino Club Carlton, a apenas doscientos metros de donde él se encontraba. La explosión arrancó las cortinas y él quedó cubierto por una capa de polvo. Más tarde, mientras tomaba café, una nueva bomba estalló en las cercanías de Waterloo Place y, en esa ocasión, una lluvia de escombros y vidrios rotos cayó sobre él y sus compañeros. Se produjo un apagón, y Kennedy encendió una vela y se fue a la cama, pero el impacto y las explosiones de las bombas que seguían cayendo y la luz de las bengalas con paracaídas lo mantuvieron despierto. «En mi interior, pensé que aquello era demasiado —escribió—. Para mí, ya era bastante tener que soportar los horrores del día a día en el Ministerio de la Guerra sin tener que aguantar también los horrores de la guerra. No había oído tanto estruendo desde la batalla de Passchendaele».[4]

El 27 de septiembre, Japón firmó un pacto tripartito con Alemania e Italia y también forzó un acuerdo con el gobierno de Vichy por el que este le autorizaba a utilizar sus bases en la Indochina francesa en la guerra que libraba por aquel entonces contra China. Aunque no cabía duda de que Japón no declararía la guerra a nadie más por el momento, esta medida representaba una seria amenaza para los intereses de Gran Bretaña, Estados Unidos y los Países Bajos en el Lejano Oriente. No obstante, también era algo esperanzador para los británicos. Todos los firmantes del pacto se comprometieron a ayudar militar y económicamente a los demás en el caso de que alguno de ellos fuera atacado por una potencia que no estuviera directamente implicada en las guerras europea y sino-japonesa. Esta cláusula hacía una clara referencia a Estados Unidos y, desde el punto de vista de Gran Bretaña, todo cuanto comprometiera a Estados Unidos con la causa de los Aliados era bienvenido.

Por esta razón, la entrada en vigor del *American Draft*, como se conoció popularmente el servicio militar obligatorio estadounidense desde un principio, era también un paso decisivo en la dirección correcta, como también lo eran los lazos que se estaban forjando entre ambos países. Gran Bretaña seguía pagando al contado cantidades realmente astronómicas, pero la magnitud de sus necesidades no permitía que esto continuase así de forma indefinida; las reservas británicas de oro y dólares comenzaban a

agotarse. No obstante, y por suerte para los británicos, los estadounidenses reconocieron no solo que abastecer a los británicos era sumamente útil para su propio rearme, sino también que, cuanto más tiempo pudiera resistir Gran Bretaña por sí sola, tanto mejor era para Estados Unidos.

Sin embargo, durante el verano y el otoño de 1940, el dinero británico se empleaba para financiar el desarrollo de la nueva industria armamentística, lo cual era excelente para Roosevelt, pues podía beneficiarse hasta cierto punto de las necesidades y el dinero británicos para proponerse un objetivo de mayor envergadura para su industria sin que lo acusaran de planear enviar en secreto jóvenes estadounidenses a la guerra.

En el mes de junio, el acorazado HMS *Nelson* tocó puerto con los valiosos planos del motor Rolls-Royce Merlin, un motor aeronáutico de probada eficacia que además había demostrado ser mejor que cualquiera de los que estaban produciendo en ese momento los fabricantes de Estados Unidos. La idea era que una empresa estadounidense los produjera con licencia tanto para los aviones británicos como para los estadounidenses. Bill Knudsen recibió la tarea de encontrar a un fabricante. A estas alturas, Knudsen ya se había percatado de que la producción masiva de aviones sería una de las tareas más arduas a las que se enfrentaría la industria estadounidense. El presidente había exigido que Estados Unidos produjera 27000 aviones antes del 1 de octubre de 1941 y otros 36000 antes del 1 de abril del siguiente año, pero, para Estados Unidos, los aviones de combate eran todavía una novedad. Cuando empezó a conversar sobre la producción de aviones con los potenciales fabricantes, Knudsen comprobó que la mayoría decía cosas sin sentido. La mayor parte de los fabricantes de aviones eran pequeñas empresas que no podían asumir producir las cantidades necesarias. «El número de personas que hablaba sin tener ni la más remota idea de los problemas técnicos que implicaba la tarea —dijo Knudsen— es indescriptible».[5] No había duda de que los planos del Merlin eran un activo de sumo valor, y Knudsen enseguida pensó que Ford era la empresa más indicada para producirlo. Ford se dedicaba esencialmente a la fabricación de automóviles, eso era cierto, pero tenía cierta experiencia en la producción de aviones, en concreto del avión comercial Trimotor. Sin embargo, Ford, un ferviente aislacionista, rechazó rotundamente la oferta de fabricar cualquier tipo de motores para los británicos. Knudsen, furioso por

su negativa, recurrió a la compañía Packard, un pequeño fabricante de automóviles de gama alta que, a diferencia de Ford, aprovechó la oportunidad, pese a que debía hacer frente a una multitud de obstáculos. Todos los planos, que contaban con miles de partes, debían convertirse al sistema de unidades utilizado en Estados Unidos y, además, la empresa tenía que desarrollar y diseñar un método de producción que permitiera la producción masiva de los aviones por parte de mano de obra no cualificada, un tercio de la cual eran mujeres a las que Packard había contratado recientemente. De nuevo, esto era algo que no podía hacerse de la noche a la mañana.

Por importante que fuera la licencia para producir el motor Merlin, no era nada comparada con los recursos que aportó la misión Tizard ese mismo mes de septiembre. Sir Henry Tizard era un académico, químico y científico que presidía el Comité de Investigación Aeronáutica y, como tal, tuvo un papel fundamental en el desarrollo del radar británico. Tizard voló a Estados Unidos en agosto para disponer todos los preparativos y, después, lo siguió el resto de la misión, un surtido de oficiales pertenecientes a los tres servicios armados, así como científicos.

La misión Tizard ofreció una multitud de nuevas tecnologías, entre las que se contaban torretas motorizadas, miras giroscópicas, detalles de la tecnología del motor a reacción que por entonces habían comenzado a desarrollarse en Reino Unido, sobrealimentadores, explosivos plásticos y, tal vez lo más importante de todo, el memorando Frisch-Peierls sobre la viabilidad de la producción de la bomba atómica, el radar y, más concretamente, el magnetrón, de reciente creación. Los estadounidenses tenían su propio radar, pero casi todas las tecnologías mencionadas eran completamente nuevas para ellos; sabían fabricar grandes cantidades de coches, frigoríficos, aspiradoras y otros interesantes y novedosos electrodomésticos para el hogar, pero estaban a la zaga en lo referente a la tecnología militar. Esto no es de extrañar si tenemos en cuenta el enfoque sumamente aislacionista que había prevalecido desde el final de la Gran Guerra. Sin embargo, ahora necesitaban ponerse al día, y no solo en cuanto a la fabricación de tanques y aviones y la formación de soldados, sino también en el ámbito científico.

El magnetrón era muy importante para el futuro desarrollo del radar, porque permitía fabricar radares de longitud de onda más corta, lo cual, a su vez, significaba que podían detectarse



Construcción de motores Rolls-Royce Merlin. Gran Bretaña produjo más del doble de aviones al mes que Alemania durante toda la batalla de Inglaterra.

objetos más pequeños con antenas más pequeñas. Esta tecnología se había desarrollado con el objetivo de reducir radicalmente el tamaño de los radares y, ahora, los científicos británicos trabajaban en la construcción de aparatos que pudieran adaptarse a un avión y a los barcos de escolta antisubmarinos. Por su parte, los estadounidenses, aunque no tenían nada parecido al magnetrón, estaban muy adelantados en lo que respecta a la tecnología de los receptores, que podían compartir con los británicos a cambio. La compañía telefónica Bell comenzó a fabricar magnetrones casi de inmediato mientras que, como consecuencia directa de la misión Tizard, el Comité de Investigación de la Defensa Nacional fundó el Laboratorio de Radiación en el Instituto de Tecnología de Massachusetts, el célebre MIT, con la directriz de investigar y desarrollar mejores sistemas de radar y radionavegación.

Los secretos proporcionados por los británicos habrían tenido un gran valor comercial en tiempos de paz, y por entonces también lo tenían, si bien tal vez de una manera diferente. Compartir estos secretos acarreaba unos riesgos, pero, al hacerlo, los británicos estaban matando dos pájaros de un tiro: empezaban a contar con alguien que complementase su propia producción e inves-

tigación y, al mismo tiempo, estrechaban todavía más los lazos entre los dos países y creaban una unidad de propósito. Y cuando el dinero británico se agotara —como era de esperar, dado que las exportaciones se habían sacrificado en aras de la producción bélica—, esos vínculos cobrarían vital importancia.

Gran Bretaña no era la única que estaba buscando nuevas fuentes de suministro. También lo hacía la Alemania nazi, la incontestable dueña de Europa. Hitler tenía en su poder el inmenso Reich, casi tan grande como Estados Unidos y con una población mucho mayor: por aquel entonces, ascendían a alrededor de doscientos noventa millones las personas que veían como la esvástica nazi ondeaba en sus países. Eran casi tantos como los que vivían bajo la *Union Flag* y, además, estaban a muy poca distancia unos de otros, en lugar de dispersos por todo el globo. Asimismo, los alemanes tenían en sus manos un ingente botín de dinero en metálico, materias primas y material bélico. Solo en Francia, los nazis requisaron 314 878 rifles, 5 017 piezas de artillería, casi 4 millones de proyectiles y 2 170 tanques; los alemanes harían un uso notable de estos recursos en el futuro, pues nunca tuvieron reparos en utilizar artículos de segunda mano.[6]

Adolf von Schell y sus camaradas de la Reichsbahn también se encontraron con una mina de vehículos extra, locomotoras de vapor y material rodante. Cientos de miles de vehículos capturados o requisados, tanto civiles como militares, pasaron a manos alemanas y reforzaron de forma considerable las existencias de material. Alrededor de 4 000 locomotoras y la friolera de 140 000 vagones de ferrocarril ayudaron de forma significativa a paliar las deficiencias de Alemania. En lo que se refiere a las materias primas, Francia aportó el equivalente a 13 000 millones de francos, entre ellos 81 000 toneladas de valiosísimo cobre. Alemania también aumentó notablemente sus reservas de zinc y níquel, y sus menguantes reservas de crudo y combustible recibieron una inyección sumamente necesaria. La firma del acuerdo petrolero con Rumanía, a finales de mayo, supuso un quebradero de cabeza menos, aunque, en ese momento, Alemania tenía la posibilidad de sumar a esta mina de oro importantes suministros procedentes de los nuevos territorios europeos conquistados.

Otro problema que, por lo que parecía, se había paliado era la escasez de cambio de divisas. Durante demasiado tiempo en

Alemania, el tráfico comercial había sido mayoritariamente unidireccional y solo las armas salían del país en gran número, lo cual significaba, sin duda, que la Wehrmacht no podía emplearlas. Alemania no solo saqueó los bancos extranjeros —justificaba que aquello eran «reparaciones de guerra», que más tarde rebautizaron como «costes de ocupación»—, sino que también estableció un sistema centralizado de compensación. Eso significaba, en términos más sencillos, que una empresa de Francia podía seguir exportando a Alemania y cobrar por su actividad, siempre y cuando el pago lo efectuase el banco central de Francia y no el de Alemania. El banco central francés, por su parte, facturaría luego a los alemanes, pero las facturas se archivarían en la carpeta de «Pagos que nunca se realizarán» y quedarían allí olvidadas. De este modo, los proveedores extranjeros seguían percibiendo su dinero, Alemania recibía sus mercancías y los únicos que perdían eran los gobiernos vasallos de los territorios recién ocupados, tal como lo estaban descubriendo los gobiernos de Vichy, en Francia, de Bélgica, de los Países Bajos y de los demás países. Para los economistas de la Alemania nazi, este era el precio justo de la derrota. Este sistema de compensación alcanzó otro nivel una vez se hizo evidente que Francia no podía asumir los «costes de ocupación» de 20 millones de marcos imperiales diarios que le exigía Alemania. Para ayudar al país galo, Alemania ofreció cobrarse en acciones de empresas francesas; el gobierno de Vichy trató de resistirse a esta amable oferta, pero vendió, a tipos muy reducidos, los intereses franceses en Europa Oriental y la península de los Balcanes, donde el país había hecho grandes inversiones en Polonia, Yugoslavia y Rumanía, incluida una amplia participación en el crudo rumano y en las industrias del cobre yugoslavas. Nuevas multinacionales petrolíferas, tales como Kontinentale Öl AG y la explotación minera de cobre Mines de Bor, aparentemente empresas privadas, cayeron en las redes cada vez más amplias del *Reichsmarschall* Göring, cuyos intereses comerciales eran ahora gigantescos y lo convirtieron en el industrial individual más importante de Europa, si no de todo el mundo.

Sin embargo, aunque en un principio los nazis se alegraron como niños con zapatos nuevos con su nuevo botín, en realidad fue poco más que una solución a corto plazo, especialmente porque la guerra distaba mucho de haber acabado. En cualquier caso, el botín que habían obtenido todavía era insignificante compara-

do con los recursos de que podía disponer Gran Bretaña y, además, rondando en un segundo plano, cada vez de una forma más inquietante, se encontraba Estados Unidos. El poderío combinado de Gran Bretaña *y* Estados Unidos, con proyección mundial, y la capacidad de compra y de acceso a cualquier material imaginable era algo con lo que los nazis solo podían soñar.

Las increíbles victorias de Alemania habían convencido a Hitler de que era un auténtico genio militar. Por supuesto, no lo era. Sus lecturas selectivas de la historia militar y cuatro años en las trincheras no eran calificaciones suficientes para ser un comandante militar supremo. Tal y como habían constatado Warlimont y su Estado Mayor hacía mucho tiempo, Hitler no entendía ni mostraba interés por el trabajo en equipo. Lo que *sí* lo cautivaba eran los hombres con temperamento y entusiasmo que pudieran aplicar su voluntad rápidamente y hacer realidad el auténtico destino del Tercer Reich. Sin embargo, aunque parezca mentira, era propenso a sucumbir a las dudas y a dar evasivas. Los planes debían aceptarse y ordenarse sin ningún atisbo de duda —como demostraron sus directivas tanto para la campaña de Noruega como para el ataque en Occidente—, pero él mismo a menudo se inquietaba, interfería en ellos y cedía a la ansiedad una vez se iniciaban esos ataques. Un verdadero psicópata no habría sufrido tal angustia.

Más que un psicópata, Hitler era un esquizofrénico con una gran imaginación. El Tercer Reich era poco más que una proyección de sus retorcidas fantasías, en las que él era el líder de un mundo que rememoraba unos tiempos mágicos y místicos. Estaba obsesionado con los relatos de la derrota que Arminio había infligido a las legiones de Varo. Los mitos de la figura de Arminio, que había luchado por la libertad de los pueblos alemanes arios puros contra el tiránico yugo de Roma, se convirtieron en la fuente de la ideología nazi. A todo esto además se añadía la devoción que sentía por Wagner, cuyas óperas también evocaban el misticismo de la antigüedad. Hitler había mezclado estas pasiones para crear un patrimonio cultural alemán que prácticamente no tenía base alguna en la realidad pero que, por su voluntad, se convirtió en algo verídico. La mayoría de los jefes nazis lo creyeron, en especial Heinrich Himmler, jefe de las SS, que incluso erigió un lugar de culto especial en el castillo de Wewelsburg, cerca de Paderborn, donde había hasta una mesa



El general Adolf von Schell, el hombre al que le tocó la nada envidiable tarea de racionalizar la industria alemana del motor.

de piedra redonda. En esta mezcolanza de antiguos mitos había también, según parece, lugar para los británicos y su monarca mitológico, el rey Arturo.

Era casi como si Hitler existiera en una especie de mundo paralelo: un lugar de pureza aria donde había enemigos que tenían que ser erradicados por el bien de la humanidad. Él era el señor, y gracias a él y a su férrea voluntad, Alemania estaba resurgiendo, más grandiosa que nunca. Estaban construyéndose enormes edificios y se estaba acabando con los enemigos mientras millones de hombres uniformados marchaban al compás que él marcaba. Había ceremonia, rendían culto a su persona y ondeaban un sinfín de estandartes de color rojo sangre, negro y blanco. La gente lo saludaba, lo vitoreaba e idolatraba su genialidad. Él era su Führer, su guía, su inspiración, su clave para la grandeza.

El mundo de fantasía de Hitler estaba convirtiéndose en realidad, pero su visión del mundo, tan distorsionada, también era muy limitada, lo cual se hacía demasiado evidente en su estrategia para la dominación global, y este era un problema grave. Hitler era un continentalista, y su estrategia lo dejaba claro. Había na-

cido en un lugar muy alejado del mar y apenas había visitado la costa; al fin y al cabo, no había historias de marineros en los mitos de los caballeros teutones. De hecho, apenas había salido de Alemania desde que se había convertido en canciller: de vez en cuando viajaba a Italia y Austria y había hecho una breve escapada turística a París, pero eso era todo. Incluso sus sucesivos cuarteles generales estaban a menudo rodeados de árboles, por lo que, incluso cuando no estaba recluido en su búnker, no veía gran cosa. De pequeño, le habían dado el apodo de *Wolfi;* los lobos eran unas criaturas simbólicas importantes para él, lo cual podría explicar su gusto por los bosques y estar bajo tierra.

También juzgaba a los demás con arreglo a sus propias normas y sus superficiales perspectivas. Los británicos eran unos imperialistas redomados y los estadounidenses, unos degenerados que habían caído en las garras de la conspiración judía. Su visión no solo era retorcida e irracional, sino también infantil, como la de un alumno que pone motes a los demás porque tienen las orejas grandes. Si alguna vez se hubiera molestado en comprender mejor a sus posibles enemigos, podría haber tomado con mayor conocimiento de causa sus decisiones estratégicas, pero Hitler era incapaz de hacer algo así.

El asalto aéreo sobre Inglaterra había sido un desastre total. Es cierto que esa no era la impresión que se habían llevado los británicos que habían contemplado cómo los cielos se oscurecían debido a la acumulación de aviones alemanes o que habían sufrido los bombardeos sobre Londres y otras ciudades, pero en ese momento ya había quedado perfectamente claro que la Luftwaffe nunca contaría con bastantes aviones como para conseguir lo que necesitaba: controlar todo el espacio aéreo británico. La Luftwaffe había tenido la capacidad suficiente para operar contra una fuerza aérea enemiga que, a todos los efectos, actuaba a ciegas y para volar como apoyo de las fuerzas terrestres, pero no era en absoluto lo bastante numerosa como para destruir a la RAF en su propia casa. Pueden contarse con los dedos de una mano las veces que más de un centenar de bombarderos sobrevolaron Inglaterra para efectuar un ataque conjunto. Por lo general, no pasaban de los veinte o treinta bombarderos. El general italiano Douhet, el profeta del armagedón, se había equivocado, y lo ocurrido en Guernica, Varsovia y Róterdam había brindado una falsa sensación de poderío y también les había hecho crearse falsas expectativas sobre lo que podían conseguir con



Tripulante de un bombardero de la Luftwaffe durante una operación en los cielos de Inglaterra.

unos pocos cientos de bombarderos bimotores. Por otra parte, la RAF había demostrado con total claridad que los bombarderos no siempre podrían abrirse camino si se les oponía una fuerza de combate de cazas medianamente numerosa, respaldada por un sistema de defensa antiaérea medianamente eficaz y coordinado, algo que no existía cuando la Legión Cóndor sobrevoló España, ni cuando la Luftwaffe atacó Polonia y Francia. Y el sistema antiaéreo británico había demostrado ser no solo medianamente eficaz, sino muy eficaz.

Quizá podamos disculpar a Göring —y también a Hitler— por no haberse dado cuenta de la magnitud que debía tener su ataque aéreo, pues ninguna fuerza aérea había intentado jamás llevar a cabo operación de semejante calado ni se había enfrentado a una defensa coordinada de tal calibre, pero los fallos tácticos y, especialmente, los de la captación de inteligencia habían demostrado una grieta mucho más grande en la armadura nazi.

La Luftwaffe se había confiado tras sus rotundos éxitos frente a enemigos mucho más débiles, y esa complacencia había anulado con creces la ventaja de tener una experiencia en combate superior a la de la RAF; la falta de un control terrestre adecuado, no haber adoptado tecnologías como la radio y el radar y el asombroso exceso de confianza habían contribuido gravemente a socavar sus posibili-

dades de éxito. Entretanto, hombres como *Beppo* Schmid seguían adulando a su jefe, diciéndole al *Reichsmarschall* lo que quería oír en lugar de informarlo de la realidad. Iniciar una batalla aérea a gran escala con Gran Bretaña y no ser conscientes a esas alturas de que la RAF estaba dividida en tres mandos internos, no entender la importancia del radar, o insistir en que los cazas bimotores eran mejores que los modelos de un solo motor en los combates aéreos era una gran insensatez. ¿Cómo podía pensar eso Göring? ¿Cómo le permitieron pensarlo Milch, Kesselring, Jeschonnek y los demás? ¿Nunca se molestaron en hacer ese tipo de preguntas? ¿Y cómo puede ser que el bueno de Ernst Udet siguiera convencido de que el bombardeo en picado era el camino a seguir? Hasta la batalla de Inglaterra, la Luftwaffe reflejaba la magnificencia del poder nazi. Sus pilotos eran la flor y nata de los jóvenes alemanes: brillantes, osados y valientes, y sus ases más destacados eran las grandes estrellas del Reich. Sin embargo, en el sur de Inglaterra habían experimentado un brusco despertar. Públicamente, la Luftwaffe era tan deslumbrante, atractiva y *moderna* como siempre; pero, desde el punto de vista de Hitler, la reputación de los hombres de Göring había quedado tocada para siempre.

A esas alturas, Gran Bretaña ya producía por sí sola más aviones que Alemania, un factor decisivo en la batalla aérea, que se había recrudecido durante el verano. En las fábricas británicas se habían construido unos 15 049 aviones, y otros 1 069 más llegaron desde Estados Unidos, una cantidad que aumentaría notablemente en 1941.[7] Si hemos de creer a Roosevelt, Alemania se enfrentaba a la amenaza de 50 000 aviones estadounidenses nuevos al año que se sumarían a la panoplia. Por el contrario, Alemania solo produjo 10 826 aviones, casi un tercio menos que lo que produjo solo Gran Bretaña por su cuenta.

Y lo peor de todo era que los astilleros estadounidenses también estaban ocupados en la construcción de grandes flotas de destructores, cruceros y, lo más amenazador de todo ello: portaviones. La propuesta para la ampliación de la flota alemana, el Plan Z, consideraba que los portaviones eran necesarios; pero su construcción ya no era posible. No obstante, para la Marina estadounidense la producción de portaviones no solo era posible, sino una realidad. Dicho sea de paso, también era una realidad para la Marina Real británica, por más que sus cifras no se acercaran a las de Estados Unidos. No obstante, los astilleros británicos tam-



Hitler saluda durante un desfile militar. En julio de 1940, los alemanes estaban aturdidos tras haber obtenido la victoria, y muchos creían que la guerra estaba a punto de acabar.

bién estaban ocupados construyendo navíos. En total, en 1940 se completó la fabricación de 1 destructor, 2 portaviones, 7 cruceros, 27 destructores, 15 submarinos y alrededor de 50 corbetas, así como 810 barcos mercantes y cerca de 2 000 buques modificados para la guerra. En cambio, la Kriegsmarine añadió solo 22 nuevos submarinos al Mando de Submarinos en 1940. Durante las décadas de 1920 y 1930, la industria armamentista británica no había parado de producir en ningún momento, pero, ahora, tras un año de guerra, sin duda iba viento en popa.

Lo cual es mucho más de lo que podía decirse de los astilleros capturados y de las fábricas de aviones de los nuevos territorios conquistados por los alemanes. El número de aviones producidos en las fábricas francesas era mínimo, porque, a diferencia de las estadounidenses, sufrían un grave desabastecimiento de carbón y de petróleo, y sus trabajadores vivían una escasez de alimentos. El saqueo y los asfixiantes costes de ocupación habían tenido, como era de esperar, un efecto devastador en la economía francesa. Los habían despojado de su petróleo y habían requisado sus vehículos, y sin combustible ni vehículos había pocas posibilidades de

transportar alimentos y suministros de un lado a otro del país. Hacia finales de 1940, el número de propietarios de automóviles, que había sido el más alto de Europa años atrás, había caído en un 92 por ciento, y todos esos vehículos habían ido a parar a manos alemanas.

Además, los alemanes debían gobernar y defender todos los territorios ocupados. Es cierto que la mitad de Francia se había entregado al nuevo gobierno de Vichy, pero Polonia, los Países Bajos, Bélgica, Dinamarca, Noruega y la otra mitad de Francia tuvieron que ser ocupadas y tenían que dirigirse día a día, empleando para ello comandantes militares y fuerzas de seguridad. Esto dispersó la fuerza de trabajo, las armas y los recursos, y tras consumir el primer botín, supuso para Alemania un coste mayor de lo que le reportaba.

Para colmo, la lluvia que había impedido que Göring tuviera sus cuatro días seguidos de buen tiempo en el sur de Inglaterra también había afectado a las cosechas. Tras haber despojado a Francia y a otros países conquistados de sus riquezas y sus reservas, Alemania comenzaba a darse cuenta de que, ahora, esos países no le proporcionaban recursos, sino que se los arrebataban.

Cuando Hitler entró con aire triunfal en Berlín a principios de julio, debió de parecer que los alemanes habían ganado la guerra y que todos sus sueños y ambiciones en Occidente se habían cumplido. En octubre, la prolongada guerra de desgaste que todos los alemanes habían temido que se produjera parecía haberse convertido en una realidad.

Y, con el regalo envenenado de contar con Italia como aliada, los quebraderos de cabeza de Hitler estaban a punto de agravarse.

Capítulo 34

El gris Atlántico

El lunes, 2 de septiembre, convocaron a un joven diseñador de barcos llamado Robert Cyril Thompson a una reunión en el Almirantazgo para hablar de una importante delegación a Estados Unidos. El objetivo de esta, según le dijeron en dicha reunión, era persuadir a los estadounidenses para que construyeran barcos mercantes por cuenta del Reino Unido. Le explicaron que era algo de vital importancia. Los submarinos estaban hundiendo barcos que se dirigían a Gran Bretaña a razón de 350 000 toneladas al mes. En ese momento, el Almirantazgo podía asumir esas pérdidas: a finales de junio, Gran Bretaña contaba con unas 18 911 000 toneladas de peso muerto —es decir, el peso cuando el barco está cargado a su máxima capacidad— y, a finales de septiembre, esa cifra sería de 18 831 000 toneladas, lo cual apenas suponía una gran diferencia.[1] Sin embargo, esa cifra podía empezar a reducirse fácilmente si los submarinos seguían hundiendo barcos al mismo ritmo. El problema radicaba en que los astilleros británicos no estaban fabricando barcos mercantes todo lo rápido que se requería y, además, los apagones limitaban su actividad, lo cual, debido al tamaño de estos navíos y a la naturaleza del trabajo al aire libre, suponía que la construcción de las embarcaciones debía detenerse durante las horas en las que no había luz. Solo Estados Unidos estaba en condiciones de construir las cantidades de barcos necesarias, que, en un primer momento, serían un mínimo de sesenta navíos nuevos, cada uno con alrededor de diez mil toneladas de peso muerto. El Almirantazgo quería que Thompson liderara esta misión y partiese hacia Estados Unidos de inmediato. Él aceptó enseguida.

El Almirantazgo demostró tener muy buen criterio a la hora de elegir a Cyril Thompson, que tan solo tenía treinta y tres años y trabajaba en una empresa familiar que había pasado por graves

problemas económicos algunos años antes. Fácilmente podrían haberlo pasado por alto y escoger a otro hombre de mayor edad y con más experiencia, pero, a pesar de su relativa juventud y de haber conseguido su puesto en Joseph L. Thompson gracias a las conexiones de su familia, se había ganado una merecida reputación como uno de los principales y más dinámicos constructores de barcos de Reino Unido. En 1935, el Instituto de Ingenieros y Constructores de Barcos de la Costa Noreste le había otorgado una medalla de oro por haber escrito un ensayo pionero sobre cómo incrementar la velocidad de los barcos mercantes sin aumentar su potencia. Con su 1,92 de estatura y su corpulencia, Thompson era un gran hombre tanto por su físico como por su personalidad, pues tenía un punto de genialidad y una determinación que, de inmediato, lo ayudaron a ganarse el respeto de todos no solo dentro de la empresa, sino en todo el sector.

Joseph L. Thompson había sido fundada el siglo anterior en North Sands, en la boca del río Wear, en Sunderland, al noreste de Inglaterra. Cyril era uno de los dos hijos que se habían unido al negocio familiar. Tras graduarse en Cambridge y trabajar como aprendiz en Sir James Laing & Sons, otra empresa de Sunderland, se había incorporado a la compañía familiar a los veintitrés años y, solo un año más tarde, ya era director. La década de 1930 fue una época de vacas flacas para la construcción naviera; sin embargo, Cyril Thompson estaba convencido de que, para revitalizar la construcción de barcos mercantes en el Reino Unido, había que diseñar y construir embarcaciones más baratas de fabricar y que consumieran menos recursos. Con este objetivo en mente, realizó una serie de diseños y probó los modelos concienzudamente en los tanques de pruebas del Laboratorio Nacional de Física, en Teddington, hasta dar finalmente con un casco nuevo y singular que oponía menos resistencia y que, junto con un motor más eficiente, hacía que un barco necesitase mucha menos potencia para alcanzar una velocidad respetable. Sin perder de vista la economía, calculó que estos diseños podrían construirse por menos de 100 000 libras.

En cualquier caso, alguien del Almirantazgo había tomado nota, eso estaba claro, y por ello, el 21 de septiembre, tras su reunión en Londres, Thompson viajó a Estados Unidos en compañía de Harry Hunter, de la North-Eastern Marine Engineering, la empresa que había diseñado los motores más eficientes que ahora pro-

pulsaban los barcos de Joseph L. Thompson. El Almirantazgo no especificó en ningún momento que los barcos tuvieran que construirse a partir de los diseños británicos. Sin embargo, como jefe de la Misión de Construcción de Barcos británica, Thompson recibió órdenes de que debía aprobar personalmente los detalles técnicos relativos a los diseños. Y con esto en mente, cruzó el Atlántico con los planos para un nuevo barco cuya construcción no había hecho sino empezar en sus astilleros de North Sands.

El Almirantazgo había dejado muy claro lo importante que era que volviese a casa con el acuerdo firmado. Sin embargo, que los estadounidenses fueran o no a cooperar era otro asunto; todo el mundo sabía que los astilleros de Estados Unidos estaban trabajando a su máxima capacidad en la construcción de sus propios navíos mercantes y militares.

Mucho dependía del éxito de Thompson.

En el Atlántico, los submarinos seguían sembrando el caos, especialmente el *U-48,* que, en un par de patrullas con el *Kapitänleutnant* Hans-Rudolf Rösing, había hundido doce barcos, cerca de sesenta mil toneladas de carga; sin duda alguna eran «buenos tiempos» para los submarinos y sus tripulaciones. No obstante, tras la octava patrulla de submarinos, Rösing fue nombrado oficial de enlace de los submarinos con los italianos que tenían su base en Burdeos, de modo que su puesto lo ocupó Heinrich *Ajax* Bleichrodt, que aún no había comandado su propio submarino. Para entonces, la totalidad de la 7.ª Flotilla tenía su base en Lorient, y la rama de submarinos ocupaba la mayoría de los puertos atlánticos recién conquistados. Eso les permitía ahorrarse el tiempo de travesía por el Báltico y el mar del Norte hasta el norte de Escocia; ahora podían salir directamente del golfo de Vizcaya al Atlántico.

Tampoco había indicios de que el cambio de comandante fuera a influir en los continuos éxitos del *U-48.* Bleichrodt no tenía experiencia y, en opinión de Suhren, esto era evidente. No obstante, el resto de la tripulación, entre los que se incluía el propio Suhren, se sabía todas las artimañas y era capaz de compensar esta deficiencia; al fin y al cabo, Suhren, como oficial de torpedos, era, en cualquier caso, el responsable de la mayoría de los disparos. Y en diez días de patrullaje habían hundido cuatro barcos, entre ellos un trasatlántico de 11 000 toneladas, el *City of Benares,*

que, por desgracia, llevaba a bordo un numeroso grupo de niños a los que estaban evacuando a Canadá. Los tripulantes del *U-48* no estaban al tanto de esto, aunque Hitler ya había declarado que cualquier barco Aliado o neutral era un blanco legítimo.

El 20 de septiembre, el submarino se encontraba cerca de la costa occidental de Irlanda cuando recibió un mensaje codificado del *U-47,* comandado por Günther Prien, famoso ya en todo el Reich por sus proezas y también por haber hundido el acorazado *Royal Oak* en Scapa Flow hacía ya casi un año. Prien había detectado un gran convoy que se dirigía al este, hacia Gran Bretaña, y dado que el *U-48* estaba dotado de la tecnología más avanzada de comunicación por radio, solicitó a la tripulación que informase de estas noticias a Dönitz, que se encontraba en su puesto de mando de Lorient. Este inmediatamente les ordenó que avanzaran «hacia la baliza». Con ello se refería a la baliza del *U-47:* el *U-48* debía unirse al *U-47* para operar de forma conjunta. Más tarde, a las 17.15, recibieron otra señal, que dirigía a otros cuatro submarinos hacia el *U-47.* Tras reunirse con él, el *U-48,* el *U-65,* el *U-44,* el *U-99* y el *U-100* se colocarían en formación de ataque.

Dönitz les había ordenado que formaran una «manada»* y, más concretamente, una «franja», lo que significaba que tenían que formar una línea sobre la superficie que debía atravesar el convoy. Los submarinos guardarían una distancia de unos ocho kilómetros. Estas tácticas no eran nuevas, pero solo a partir de ese momento, gracias a la nueva tecnología mejorada de radio, pudieron ponerse en práctica con eficacia. En cualquier caso, en la mañana del 21 de septiembre, los cinco submarinos se reunirían con el *U-47* de Prien.

Justo después de las tres de la madrugada de ese mismo día, el *U-48* tenía en su mira al convoy HX72, compuesto por cuarenta y tres barcos que navegaban desde Halifax hasta Liverpool. Alrededor de dos horas más tarde, captaron un S.O.S. de un barco llamado *Elmbank,* un carguero de gran tonelaje que transportaba madera y chapa metálica. Este carguero había sido alcanzado por el *U-99* de Otto Kretschmer en el mismo centro del barco. Bleichrodt había visto a través del periscopio los fogonazos y ha-

* Término que hace referencia a la táctica empleada originariamente por los submarinos alemanes durante la batalla del Atlántico, la *Rudeltaktik.* Esta consiste en efectuar un ataque masivo contra un convoy. *(N. del E.)*

bía oído el sonido sordo de las explosiones. Media hora después, también ellos se encontraban en posición de tiro. Suhren falló su primer disparo, pero el segundo torpedo, lanzado veinte minutos más tarde, dio en el blanco, y la detonación provocó que unas enormes columnas se elevaran hacia el cielo. Habían alcanzado al *Blairangus.* Acto seguido, el cargamento comenzó a explotar y las llamas engulleron la embarcación. Sus tripulantes lanzaron rápidamente al agua los botes salvavidas, pero el cielo estaba gris y había chubascos dispersos. Al cabo de un rato, el barco torpedeado desapareció de la vista. El *U-48* dirigió entonces su atención a un buque cisterna, pero, una vez más, falló el disparo. No les fue posible repetir el tiro enseguida, pues se dieron cuenta de que uno de los alerones del torpedo se había abollado. Entonces, el *U-48* dio media vuelta y tomó la posición del *U-47* como la sombra del convoy, mientras retransmitía por radio informes de posición al resto de submarinos.

Durante todo el día, el *U-48* se mantuvo a la zaga del convoy, esperando a que anocheciera, al igual que hicieron los demás submarinos de la formación. Muchos de ellos andaban escasos de torpedos, incluidos el *U-47* y el *U-48,* pero, veinte minutos antes de la medianoche, Suhren atacó con su último torpedo y alcanzó el *Broompark,* que enseguida comenzó a escorar.

Esa noche, la carnicería empezó de verdad. El HX72 trataba de seguir adelante, mientras la formación alemana le pisaba los talones. El *U-99* hundió dos barcos, entre ellas un buque cisterna de 9 200 toneladas. Luego, el *U-47* emergió y, junto con el *U-99,* emplearon sus cañones para rematar al *Elmbank,* que había avanzado con dificultad durante todo el día. En una maniobra típica de los mejores capitanes de submarino, el *U-100,* comandado por otro as, Joachim Schepke, navegó hacia el centro del convoy y hundió otros tres barcos. Durante todo el día siguiente, la formación alemana continuó a la zaga del convoy y eliminó un barco tras otro; el *U-100* hundió otros cuatro. Cuando el *U-48* regresó a su base, los alemanes habían hundido once barcos y habían causado graves daños a otras dos embarcaciones; todo ello representaba más de una cuarta parte del convoy.

Este extraordinario éxito respondía a varias razones. La primera era la experiencia y la pericia de las tripulaciones de la pequeña fuerza de submarinos, que, en su primer año de guerra, ya era un cuerpo de élite. Puede que Bleichrodt fuera nuevo en el arma

submarina, pero hombres como Suhren eran, en ese momento, veteranos capaces de combinar sus habilidades innatas con una especie de sexto sentido nacido de la experiencia. Los principales ases de las profundidades —Prien, Schepke y Kretschmer— tenían también una enorme experiencia. A pesar de que todavía eran jóvenes, habían servido durante muchos años en la Marina alemana —Schepke y Kretschmer se habían alistado en 1930, y Prien, en 1931— y habían aprendido el oficio en barcos de vela y buques de superficie antes de unirse al arma de submarinos. Llevaban el mar en la sangre.

La segunda razón era la carencia de barcos escolta para los convoyes trasatlánticos —es decir, de destructores, diseñados durante la última guerra, especialmente para dar caza a submarinos y balandros y corbetas de menor tamaño—. En parte, esto se debía a la pérdida de un cuantioso número de estas embarcaciones durante la campaña de Noruega y la evacuación de Dunquerque, pero, sobre todo, estaba relacionado con la decisión del Almirantazgo de que se retiraran de la escolta de los convoyes para reforzar los mandos del sur. Debían engrosar las patrullas permanentes antiinvasión, acosar y bombardear las naves enemigas que se acumulaban en los puertos del canal de la Mancha, y estar disponibles para atacar la flota de invasión si en algún momento intentaban cruzar. Había un grupo de mandos en el Almirantazgo que estaba deseoso de que los alemanes lo intentaran, pues confiaba en que una masa de barcazas con tropas y una escolta mínima sería una presa fácil y acabaría diezmada. Puede que su seguridad no estuviese fuera de lugar.

Pero, aunque esta política probablemente estuviera justificada, era bastante ilógica desde un punto de vista militar, tal como el almirante Forbes, comandante en jefe de la Flota Nacional, intentó poner de manifiesto en repetidas ocasiones. Forbes sostenía, y tenía razón, que no iba a producirse ninguna invasión alemana mientras la RAF siguiera volando y, por consiguiente, concentrar tantos buques de superficie en el Támesis y en la costa sur era algo totalmente innecesario. Una cosa eran los dragaminas, los minadores y los buques capitales, pero los barcos escolta estaban desaprovechados allí. De hecho, la Marina Real tenía alrededor de 700 dragaminas operativos en el canal de la Mancha durante el mes de septiembre. En cualquier caso, era inconcebible que Gran Bretaña no supiera con veinticuatro horas de antelación que la



El *U-48* de vuelta tras una exitosa patrulla. Gran parte de la Flota Nacional británica vigilaba las costas para hacer frente a una posible invasión, por lo que los convoyes no contaban con la protección necesaria. El pequeño grupo de submarinos que operaba en el Atlántico vivió unos «buenos tiempos» durante el verano y el otoño de 1940.

invasión alemana era inminente, y ese era el tiempo que tardaría cualquier buque escolta en alcanzar el sudoeste desde los Accesos Occidentales.

Sin embargo, Forbes no logró imponer sus puntos de vista, y por ello muchos convoyes habían cruzado el Atlántico sin prácticamente ningún buque escolta; de hecho, el promedio de buques escolta de los convoyes oceánicos era en ese momento de dos. Como consecuencia, si un convoy entraba en la trayectoria de una franja de submarinos, tendría lugar una carnicería, como ocurrió con el HX72 y como volvió a pasarles a otros dos más, el SC7 y el HX79. En cuestión de semanas, tres convoyes sufrieron cuarenta y tres pérdidas. Si estos convoyes hubieran navegado acompañados por un número razonable de escoltas, la situación habría sido muy diferente.

No obstante, a pesar de las preocupaciones completamente comprensibles de Forbes, estos desastres eran todavía casos excepcionales. Después de todo, el océano Atlántico tenía una vasta extensión, y con apenas una docena de submarinos alemanes operativos a la vez, las posibilidades de que un convoy pasara desaper-

cibido eran muchas. Lo cierto es que, al terminar 1940, la sorprendente suma de 692 convoyes arribó a su destino y 17 882 barcos se habían hecho a la mar, de los cuales solo 127 habían sido hundidos mientras viajaban en un convoy; esto representaba apenas un 0,7 por ciento del total.[2] Dicho de otra manera: el 99,3 por ciento de los navíos que navegaban en convoy eludían a los alemanes.

A pesar de todo, otros 865 barcos más fueron hundidos en 1940 y, evidentemente, eso era demasiado. Todos ellos habían sido alcanzados cuando navegaban de manera independiente, fuera de los convoyes. Con todo, había razones de peso para navegar por separado, por muy convincentes que fueran las estadísticas relativas a los convoyes. Al principio, muchos barcos de países neutrales habían elegido no navegar como parte de un convoy, pero en junio Hitler había anunciado que todos los barcos, neutrales o no, eran un blanco legítimo. Otros eran demasiado lentos para los convoyes o incluso demasiado rápidos. Un amplio número de ellos quedaron rezagados tras sufrir algún problema. Los buques escolta, sobre todo cuando eran pocos, no podían asumir el riesgo de abandonar el grupo más numeroso para proteger un navío que había tenido algún problema.

Otra razón adicional era que los convoyes solo contaban con escolta durante una parte del trayecto a través del océano y, luego, solían dispersarse. Hasta el mes de julio, los buques escolta solo acompañaban a los convoyes hasta un límite exterior fijado en los 17° O, que coincidía más o menos con el sur de Islandia. En octubre, se estableció el límite en los 19° O. La cobertura aérea desde Gran Bretaña era también limitada. La mayor parte de los barcos que hundían los ases de las profundidades como Prien, Kretschmer y Schepke eran embarcaciones que navegaban independientemente. Por ejemplo, el *Moordrecht,* hundido por el «super disparo» de *Teddy* Suhren, viajaba por su cuenta después de haberse separado del convoy HX49 que se dirigía a Halifax, en Nueva Escocia, y haber puesto rumbo hacia un puerto diferente.

Lo cierto es que los dramáticos acontecimientos que tuvieron lugar en verano sorprendieron al Almirantazgo. Al igual que el resto de los líderes militares británicos, en el Ministerio no habían esperado que Francia cayese tan rápido. Además, en sus evaluaciones previas a la guerra habían dado por hecho que cualquier campaña submarina se desarrollaría principalmente en la costa, y habían diseñado sus planes en consecuencia.

Era necesario un replanteamiento total y, además, con urgencia. En la batalla del Atlántico, que ya había comenzado, ninguno de los bandos podía permitirse quedarse quieto ni por un instante. Esta batalla estaba tornando en una en la que tanto el ingenio como los recursos eran clave y en la que había mucho en juego. Puede que el arma de submarinos alemana hubiera demostrado su carácter letal con contundencia, pero no podía decirse lo mismo de los submarinos de la Regia Marina, la Marina italiana. A pesar de haberse jactado de contar con la fuerza submarina más grande del mundo, se las habían arreglado para perder no menos de trece submarinos desde que Italia había declarado la guerra en el mes de junio. Habían descubierto, demasiado tarde, que la transparencia de las aguas mediterráneas les perjudicaba, dado que los aviones de la RAF los veían incluso cuando estaban sumergidos a 70 metros por debajo de la superficie. Sus aliados alemanes habían tratado de proporcionarles en repetidas ocasiones asesoramiento práctico en asuntos militares y los habían advertido de los adelantos británicos en la guerra antisubmarina y del uso de la aviación en ella, pero los italianos habían hecho caso omiso. Entretanto, la RAF había sorprendido una y otra vez a los submarinos italianos en la superficie y a la luz del día. Teniendo en cuenta lo difícil que era alcanzar a un submarino desde el aire, aunque fuera perfectamente visible, la pérdida de trece embarcaciones como estas era una imprudencia, por decirlo suavemente.

Tampoco había ganado puntos la flota de combate italiana. Tras la bochornosa actuación en Calabria el mes de julio, la flota había zarpado de su base en Tarento el 31 de agosto para tratar de interceptar a la Flota del Mediterráneo británica que escoltaba un convoy hasta Malta. Sin embargo, y por sorprendente que parezca, el almirante Cavagnari, comandante supremo de la Regia Marina, ordenó a la flota que regresara a puerto en caso de que no se hubiera efectuado ningún avistamiento al anochecer. Pero, en lugar de poner rumbo a puerto al caer la noche, Cavagnari ordenó que regresara a las 16.30 y, una hora más tarde, la flota acató su mandato. Como consecuencia, perdió la oportunidad de enfrentarse a una debilitada flota británica por media hora. Nada podía haber demostrado mejor la mentalidad defensiva de Cavagnari. El almirante italiano aún tenía la esperanza de que los británicos evacuarían el Mediterráneo *motu proprio* y desconfiaba de la capacidad marinera de sus hombres, por eso la salida al mar desde Tarento y el regreso no

había sido más que un gesto para aplacar las tendencias agresivas de Mussolini. Cavagnari estaba haciendo todo lo posible por evitar un enfrentamiento, incluso cuando casi todas las probabilidades estaban a su favor. Hasta ese momento, los italianos habían conseguido apoderarse de la prácticamente indefensa Somalia británica, avanzar unos cuantos kilómetros en Egipto y bombardear Malta con poco entusiasmo. Mussolini se golpeaba el pecho y hablaba del destino militar de Italia, pero el Comando Supremo, los jefes de Estado Mayor italianos y sus comandantes de alto rango no lo escuchaban.

En Londres, alrededor de ciento veinte corresponsales estadounidenses habían estado cubriendo la batalla de Inglaterra y, ahora, hacían lo mismo con el *Blitz.* Estos hombres y mujeres estaban proporcionando un gran caudal de artículos de periódico y de revistas, noticiarios y transmisiones de radio para una población cada vez más fascinada por los dramáticos acontecimientos que tenían lugar en la otra orilla del Atlántico. Uno de los corresponsales de radio en Londres era Eric Sevareid, que acababa de escapar del sur de Francia y había vuelto a Inglaterra. Ahora era uno de los hombres que acompañaban a Ed Murrow, el responsable de la cobertura de la guerra para la CBS.

Todo en la formación, la educación y las creencias liberales de Eric Sevareid le decían que la guerra se debía evitar a toda costa. Incluso durante la batalla de Francia, había seguido convencido de que Estados Unidos debía quedarse al margen. Sin embargo, ahora, tras un largo e inolvidable verano, se encontraba en una encrucijada y se sorprendió a sí mismo tomando una dirección que nunca hubiera imaginado. Estaba convencido de que su cambio de parecer se debía a la experiencia de vivir en Londres mientras Gran Bretaña sufría ataques a diario. «Entonces, el rumbo que había que tomar estaba muy claro —escribió—. Es imperativo luchar con todos los medios disponibles, a pesar de que la victoria no garantice un futuro mejor para los hombres. No obstante, el éxito en la lucha al menos le daría una oportunidad al futuro».[3] Creía que la alternativa era una nueva era de barbarie que se extendería por todo el planeta. «No se puede vivir con el fascismo —agregó—, ni siquiera pueden los poderosos Estados Unidos; la neutralidad es prácticamente imposible».

En aquella época, Sevareid era un hombre enfermo y necesitaba descansar. Había aceptado, como también lo había hecho Ed

Murrow, que la tarea de los corresponsales de guerra como él era convencer a los estadounidenses de que el destino de Gran Bretaña y su país estaban indisolublemente unidos. Pero no lo necesitaban a él personalmente; Murrow estaba haciendo ese trabajo de manera sublime y de un modo inigualable, de modo que Sevareid solicitó que le dejaran marcharse a casa. Murrow aceptó, pero le pidió que hicieran una última transmisión antes de irse, y Sevareid aceptó.

«Cuando todo esto acabe —dijo a sus oyentes—, en los días venideros, la gente hablará de esta guerra y dirá: yo fui soldado, yo fui marine, o yo fui piloto; y otros dirán con igual orgullo: yo era un ciudadano de Londres».[4] Mientras pronunciaba estas palabras, se le hizo un nudo en la garganta. Más tarde, pensó que había sido sensiblero y le avergonzó pensar que todos lo habían oído. Sin embargo, en repetidas ocasiones le dijeron hasta qué punto había logrado que a los oyentes se les hiciera también un nudo en la garganta. En aquellos tensos y difíciles tiempos, en medio de una guerra que no era probable que terminase pronto y en la que, al parecer, se esperaba de todos que mantuvieran la calma y siguieran adelante; el hecho de que Sevareid hubiese exteriorizado sus emociones tocó la fibra sensible de la gente. «Como contribución, fue algo insignificante —escribió Sevareid—, pero al parecer ayudó». Como sabían de primera mano todos los que combatían en la guerra, la propaganda era una herramienta de incalculable valor.

La determinación de Gran Bretaña de seguir luchando estaba haciendo fracasar los planes bélicos de Mussolini y poniendo de manifiesto las deficiencias tanto de las fuerzas armadas como de la capacidad de Italia para hacer la guerra. La Armada había demostrado su incompetencia, igual que Graziani en Egipto, y en el país comenzaba a haber escasez de alimentos. El 2 de octubre, el general Ubaldo Soddu, subsecretario del Ministerio de Guerra y, *de facto,* jefe de Estado Mayor del Ejército de Mussolini, emitió una orden llamando a una desmovilización masiva que empezaría el 10 de noviembre y duraría cuatro días. Era imprescindible que el gran número de soldados procedentes del campo volviese a sus casas y ayudase con las cosechas ahora que las importaciones marítimas de alimentos habían sido bloqueadas; ya se había implantado el racionamiento para los aceites y las grasas comestibles. En aquel momento, había alrededor de un millón y medio de hombres en armas; pretendían licenciar a 750 000 de ellos.

Para el mariscal Badoglio, que era plenamente consciente de las carencias militares de Italia, esta fue una buena noticia, a pesar de que la desmovilización, basada en la clase, provocaría el caos a medida que los hombres abandonaran sus unidades. La razón de esta magnanimidad era que asumía que ya no se hablaría más de invadir Yugoslavia ni Grecia, que habían estado en la mira de Mussolini y Ciano en las últimas semanas. De hecho, Ciano, a pesar de lo mucho que había temido la entrada de Italia en la guerra, se había convertido en el halcón que lideraba la idea de una invasión de Grecia. No solo había supervisado el soborno de algunos generales y políticos griegos, sino que él mismo estaba convencido de que la invasión de Grecia, débil desde el punto de vista militar, sería un paseo. «Doscientos aviones sobrevolando Atenas —decía— bastarían para hacer que el Gobierno de Grecia capitulase».[5] Al invadir Grecia y todas las islas griegas del Egeo, Italia podría dominar el Mediterráneo oriental y fortalecer su posición contra los británicos con puertos y aeródromos.

Badoglio se había equivocado en su suposición. El 12 de octubre, los italianos se enteraron de que las fuerzas armadas alemanas se dirigían a Rumanía. En realidad, el Gobierno rumano solo había invitado a las unidades de la Luftwaffe a proteger sus yacimientos petrolíferos, pero eso acrecentó la paranoia de Mussolini con respecto al dominio de Alemania, sobre todo porque Hitler y Von Ribbentrop habían advertido repetidas veces a Ciano y a Mussolini de que no hicieran nada contra Grecia ni Yugoslavia hasta que los británicos hubieran sido derrotados. «Hitler me presenta un hecho consumado —protestó—. Esta vez le pagaré con la misma moneda. Se va a enterar por los periódicos de que yo he ocupado Grecia».[6] Graziani hirió todavía más el orgullo de Mussolini al negarse a cumplir las órdenes de avanzar en Egipto a mediados del mes y pedir el aplazamiento de la operación.

Esta era la peor pesadilla de Mussolini: contar con un aliado crecido y dominante, con un montón de victorias en su haber, y con unos generales propios inútiles que carecían de todo tipo de iniciativa; entretanto, los británicos, que se suponía que debían estar ya muertos y enterrados, se mostraban cada vez más fuertes. Hasta ahora, nada había ido como se suponía que tenía que ir y, ahora, parecía que los alemanes estaban a punto de invadir el que consideraba su territorio de influencia. Mussolini quería librar una guerra paralela en la que los alemanes no se entrometieran

y los británicos fueran tan débiles; que conseguir vencerlos fuera terriblemente fácil pero eso le permitiera a él, y a Italia, lucirse y mostrarse como los líderes del mundo que él pensaba que debían ser. Hasta la fecha, nada se había desarrollado según los planes, pero una rápida victoria frente a los débiles griegos podía cambiarlo todo. Mussolini presentó su nueva directiva para atacar Grecia el 15 de octubre. Ni Cavagnari ni Pricolo, comandantes de la Marina y de la Fuerza Aérea respectivamente, estaban presentes, lo cual resulta extraño si tenemos en cuenta el papel que se esperaba que sus respectivas armas tendrían que desempeñar. Entre los presentes se encontraban Badoglio, Ciano y el general Soddu, adulador militar de Mussolini. Otra ausencia destacada era la de Cesare Amé, jefe del SIM, el servicio secreto de inteligencia italiano, cuyo punto de vista acerca de la debilidad de Grecia no era tan optimista como el del equipo de Ciano.

La invasión se efectuaría en dos etapas, dijo Mussolini. La primera se centraría en asaltar toda la costa sur de Albania y las islas Jónicas, y la segunda consistiría en un golpe relámpago contra la Grecia continental, que estaría a cargo de las tropas ya destacadas a lo largo de la frontera búlgara. Bulgaria se sumaría entonces al plan y sus propias fuerzas avanzarían hacia Salónica, pues les interesaría hacerlo. En ese momento, no se le había dicho todavía nada de esto a Bulgaria, pero Mussolini aseguró alegremente que escribiría al rey Boris y lo acordaría todo. Calculaba que unos setenta mil soldados serían suficientes para la operación y confiaba en que sería pan comido. El ataque se iniciaría el 26 de octubre como tarde; es decir, en un plazo de nueve días.

La imprudencia temeraria de este plan hacía sombra a cualquiera de los que hubiera propuesto Hitler. El alemán, al menos, tenía un ejército y una fuerza aérea grandes, experimentados y altamente disciplinados. Esto se haría más que evidente durante los días siguientes, pero, al parecer, nada podía desviar a Mussolini del camino que había iniciado. Badoglio suplicó a Ciano que diera marcha atrás, informó de que los tres jefes de las tres armas de las fuerzas armadas estaban en contra de la invasión y amenazó a Soddu con dimitir. Sin embargo, cuando se entrevistó con Mussolini ya había decidido guardarse para él todas sus objeciones. De hecho, a medida que se acercaba la fecha de la invasión, pareció más entusiasmado y apoyó la idea de Mussolini de poner en marcha un doble asalto coordinado en Grecia y Egipto. Ninguno

de los dos parecía darse cuenta de las enormes dificultades logísticas que algo así entrañaba: la carencia de puertos adecuados en Albania, la orografía montañosa, la ausencia de carreteras transitables, la posibilidad de que el mal tiempo los sorprendiera en su marcha... El Duce no desistió de su propósito ni siquiera cuando el rey Boris de Bulgaria le agradeció su amable oferta pero le dejó muy claro que en esa ocasión no participaría en una invasión de Grecia, a pesar de que eso significaba que toda la operación debería llevarse a cabo a través de Albania, y sin el apoyo de Bulgaria.

El 19 de octubre, Mussolini escribió a Hitler. En su carta, el Duce desestimó las sugerencias alemanas de que Francia debía unirse al Eje, rechazó un reciente ofrecimiento de tropas en el norte de África, no mostró ningún interés en conseguir que España se sumara a la guerra y lo previno de sus intenciones para con Grecia. «En pocas palabras —le dijo Mussolini—, Grecia es al Mediterráneo lo que Noruega es al mar del Norte, y debe seguir su misma suerte».[7] Su ira ante la supremacía alemana, su paranoia y su decisión de no aceptar más frustraciones en su búsqueda de la gloria se habían combinado para hacer que Mussolini perdiera por completo la noción de la realidad.

Capítulo 35

La humillación de Mussolini

En septiembre, Mussolini había aprobado el envío del 3.^{er} Cuerpo Aéreo italiano (CAI), compuesto por cerca de ciento setenta y cinco aviones, a Bélgica para apoyar las operaciones de la Luftwaffe contra el Reino Unido. A todas luces, esta era una treta para asegurarse de que se hiciera evidente que Italia desempeñaba un papel activo en la caída de Gran Bretaña, pero el Duce estaba tan obsesionado con causar una buena impresión a la Luftwaffe que los hombres enviados fueron equipados con un nuevo uniforme de color azul grisáceo del que se eliminó todo lo que parecía ligeramente pasado de moda, como las polainas y los bombachos. Sin embargo, no pudieron ocultar el hecho de que la mayoría de los aviones eran biplanos Fiat CR.42 o bombarderos anticuados.

El mayor Publio Magini se encontraba entre los hombres destacados en Bélgica, a pesar de que estaba en vías de abrir una escuela de vuelo en Bolonia cuando lo enviaron allí. Durante su estancia en Bélgica, el CAI fue incapaz de derribar un solo avión británico y perdió dos docenas de los suyos y, a medida que el tiempo pasaba, se vieron cada vez más acosados por los problemas, como, por ejemplo, el hecho de que los aviones que habían llevado no estaban diseñados para operar en condiciones de frío y humedad.

La implicación de Italia en la batalla aérea contra Gran Bretaña, algo que carecía de sentido, hizo que Magini se preguntara qué diablos estaba haciendo Italia en la guerra. Tras sufrir una crisis de conciencia, se percató de que, cuanto más tiempo pasaba, más en contra estaba de la participación de Italia en el conflicto. «Era todo un crimen desperdiciar las vidas de nuestra gente con semejante despreocupación —escribió— y arriesgar el destino de una nación en una contienda, en la que, antes o después, nuestra debilidad militar e industrial se haría patente».[1] La tensión contribuyó a provocarle

una úlcera de estómago. Con una radio que compró en Mons, escuchó los discursos de Churchill, que se habían traducido al italiano y se emitían por la BBC. Esto no hizo sino aumentar su alarma.

Los aviadores italianos no impresionaron mucho ni a pilotos de la RAF que se lanzaban a por ellos ni a sus homólogos de la Luftwaffe. La mayoría eran pilotos bastante buenos, pero carecían de tecnología moderna, lograban muy pocos resultados y habrían estado mejor en cualquier otra parte, por ejemplo, defendiendo su país o en Libia.

Entretanto, la RAF enviaba cada vez más pilotos, tripulaciones aéreas y aviones a Oriente Próximo. Entre estos se encontraba el teniente de vuelo Tony Smyth, a quien habían destacado allí a finales de septiembre. Como ya había quedado claro que los Blenheim estaban obsoletos para efectuar operaciones diurnas sobre Europa, se había decidido que todos los escuadrones enviaron una parte de sus efectivos al teatro de operaciones de Oriente Próximo.

Tras abandonar Londres —donde había quedado asombrado al descubrir la cantidad de gente que se refugiaba en el metro e impactado por el pestilente olor de los refugios—, Smyth fue enviado a Thorney Island, en la costa sur, para encabezar una escuadrilla de seis Blenheim rumbo a Malta, donde harían escala y repostarían, para luego seguir hasta Egipto. Pintados ya con camuflaje de desierto, estaban equipados con depósitos de combustible suplementarios, pero todavía les quedaba un largo viaje de unos dos mil doscientos kilómetros, con poco margen de error, hasta Malta, cruzando Francia y pasando por Cerdeña y Sicilia.

Despegaron a mediados de octubre y, por fortuna para Smyth y sus compañeros, el viaje hasta Malta se realizó sin contratiempos. La etapa más peligrosa fue cuando se aceraron a la isla y, por lo tanto, quedaron a tiro de los cazas italianos que se encontraban en Sicilia, pero no vieron nada y aterrizaron sanos y salvos en el aeródromo de Luqa a las nueve de la mañana tras un vuelo de ocho horas y veinte minutos y con solo unos ciento noventa litros de combustible restantes en el depósito; eso no era mucho para un bimotor Blenheim.

Smyth permaneció veinticuatro horas en Malta, donde descubrió que los italianos habían suspendido los ataques diurnos y no habían bombardeado la isla ni una sola vez en los últimos quince días. Una de las tripulaciones se quedó allí para unirse al pujante

431.^{er} Escuadrón de Reconocimiento, pero Smyth y el resto partieron para efectuar otro vuelo de unos mil seiscientos kilómetros hasta Egipto. Allí los esperaba comida, bebida y nada de apagones. Smyth, al que le encantaba viajar y vivir aventuras, estaba en su elemento.

En el Mediterráneo estaba desarrollándose un audaz plan británico para asestar a la Flota italiana un único y devastador golpe. El comandante en jefe de la Flota del Mediterráneo, el almirante Andrew Browne Cunningham, un rudo y valiente lobo de mar, había reparado en la carencia de impulso marcial de la Marina italiana. Cunningham, al que todo el mundo conocía simplemente como «ABC», no era el típico oficial de bandera,* pues había adquirido su experiencia en destructores pequeños y ágiles, y no en grandes buques capitales. Había sido capitán de un destructor en el Mediterráneo durante la Primera Guerra Mundial y, luego, comandante de una flotilla de destructores, antes de que lo nombraran contralmirante de destructores en el Mediterráneo en 1933. Conocía el Mediterráneo a la perfección, lo amaba con auténtica pasión y no tenía ni la más remota intención de ceder ante los italianos —ni ante nadie— ni un palmo. Cunningham, que era más un hombre de acción que uno disciplinado a la hora de seguir los trámites, a menudo emitía sus órdenes con brusquedad y sin florituras. Creía firmemente, como muchos otros en la Marina Real británica, que la experiencia y la pericia náutica eran de suma importancia.

Su actitud agresiva se hizo evidente cuando se iniciaron las hostilidades hacia Italia. Entabló combate de buen grado en Calabria y quedó consternado cuando los italianos dieron media vuelta, y apoyó a las tropas terrestres con una serie de bombardeos sobre los fuertes costeros italianos de Sollum y Fuerte Capuzzo. Fue también bajo su mando cuando se atacó a la flota francesa en Mazalquivir.

A diferencia de Cavagnari, Cunningham se dio cuenta enseguida de que la guerra no permanecía estática y que un buen comandante debía estar siempre mirando hacia delante y mejorar no solo las habilidades de combate, sino también los medios para conseguir esas capacidades. La Armada italiana probablemente tenía los buques capitales más modernos del mundo, pero no contaba

* Oficial de alto rango que por su cargo tiene derecho a hacer ondear una bandera para marcar el lugar desde el que comanda como, en este caso, hacía Cunningham, como almirante, en su barco. *(N. del E.)*

con portaviones, por ejemplo; Gran Bretaña, por su parte, había construido el primero, el HMS *Argus,* en 1918. La Marina Real había reconocido hacía mucho tiempo que la fuerza aérea era un elemento crucial del poder naval, pero, en el Mediterráneo, Cunningham contaba a principios de junio, para gran frustración suya, con un solo portaviones, el *Glorious.* «Puede estar seguro de que toda la Flota está imbuida del ardiente deseo de combatir con la Flota italiana —escribió al primer lord del Almirantazgo, Dudley Pound, el 6 de junio—, pero estará de acuerdo en que una política basada en la persecución y destrucción de sus fuerzas navales exige un atento y continuo reconocimiento aéreo».[2]

Era un hecho, toda la Flota del Mediterráneo contaba con demasiados pocos medios para las tareas que se le había encomendado: destruir a la Flota italiana tan pronto como fuese posible, proporcionar una importantísima escolta a los convoyes mientras Gran Bretaña se esforzaba por fortalecer las defensas de Malta y Egipto, y, además, apoyar las operaciones terrestres. «Aquí, en el Mediterráneo —escribió ABC—, también nos las estamos ingeniando para sacar agua de las piedras».[3] Puede que exagerara la situación, pero Cunningham sentía esto con más intensidad ahora que Francia había caído; el Mediterráneo tenía más de 3200 kilómetros de longitud. Era un área demasiado extensa como para cubrirla en su totalidad.

No obstante, estaban llegando refuerzos, pese al nerviosismo de quienes defendían las islas Británicas. Se incorporó a la flota un segundo portaviones, el HMS *Illustrious,* recién estrenado y equipado con modernos cazas Fairey Fulmar, y durante una conversación con el contralmirante Lumley Lyster, el recién llegado comandante del Escuadrón del Portaviones, surgió la idea de atacar a la Flota italiana en el puerto. Lyster proponía emplear aviones con base en el portaviones para bombardear y torpedear a los buques italianos fondeados en Tarento, y Cunningham le dio todo su apoyo. En un breve período de tiempo, el plan empezó a tomar forma. La ofensiva, que recibió el nombre en clave de Operación Judgement, tendría lugar el 21 de octubre, fecha que complacía a Cunningham, pues coincidía con el Día de Trafalgar,* y él

* Fecha en la que se conmemora la batalla de Trafalgar, que tuvo lugar en 1805 frente a las costas del cabo de Trafalgar con el fin de derrocar a Napoleón Bonaparte del trono imperial y disolver la influencia militar francesa en Europa. *(N. del E.)*



El comandante británico de la Flota del Mediterráneo, Andrew Browne Cunningham.

estaba extremadamente orgulloso de la tradición naval británica. Pero un incendio en uno de los hangares de cubierta del *Illustrious* obligó a retrasar el ataque hasta la próxima fase favorable de la luna, el 11 de noviembre.

Enseguida quedó muy claro que para que tamaño ataque tuviese alguna posibilidad de éxito habrían de colaborar estrechamente con las fuerzas de la RAF destacadas en Malta. Desde el 10 de junio, la diminuta isla fortaleza se había reforzado considerablemente con cerca de dos mil soldados, un mayor número de cañones antiaéreos ligeros y pesados, cazas Hurricane, bombarderos y, lo más importante de todo, aviones de reconocimiento; mejor dicho, tres aviones de reconocimiento Maryland construidos en Estados Unidos por Glenn Martin, que habían sido tomados de los franceses y luego desgajados del 22.º Escuadrón del Mando Costero con base en Inglaterra. Estos tres aviones constituían ahora el 431.er Escuadrón de Reconocimiento y, a primera vista, no parecían estar tripulados por una selección de los mejores pilotos de la RAF. Uno, el oficial piloto Adrian Warburton, había demostrado ser tan inútil como para que casi lo expulsaran de la RAF durante la batalla de Inglaterra, cuando los pilotos entrenados eran muy codiciados. Era sumamente irresponsable y había conseguido casarse con una camarera, endeudarse hasta las cejas

y demostrar que se le daba tan mal despegar y aterrizar que los miembros del 22.º Escuadrón estaban asombrados de que hubiera aprobado su examen de vuelo. Entre su incorporación al escuadrón en el verano de 1939 y su traslado a Malta, apenas le habían permitido volar una hora, e incluso en el viaje hasta Malta, había volado como navegante y no como piloto.

No obstante, el escuadrón era tan pequeño y las exigencias que se les planteaban, de tal envergadura que, cuando perdieron a un piloto por enfermedad, no tuvieron más alternativa que dar una oportunidad a Warburton. Su primer vuelo como piloto debería haber sido una salida de reconocimiento hasta Corfú, pero «el vuelo se canceló debido a un fallo hidráulico que hizo que el avión perdiera el tren de aterrizaje».[4] Esta era una manera educada de decir que Warburton había zigzagueado tanto durante el despegue que al avión se le había salido una rueda. Podía repararse, pero por haberle brindado a Warburton esta oportunidad, el escuadrón había perdido temporalmente uno de sus preciados aviones.

De haber estado todavía en Inglaterra, a Warburton lo habrían despedido casi con toda seguridad, pero la vastedad del Imperio permitía que hasta los balas perdidas encontraran a menudo su lugar; y en Malta, donde todas las piezas que conformaban el equipamiento y todos los soldados contaban, eso era doblemente cierto. Cuando le dieron una segunda oportunidad, Warburton consiguió no solo despegar, sino también aterrizar sin contratiempos. Además, demostró que, una vez en el aire, era un piloto altamente cualificado y dotado de una vista excepcional. En su primer vuelo a Tarento, donde iba como navegante y no como piloto, sorprendió a su comandante al detectar todos los barcos, que más tarde fueron confirmados tras una meticulosa observación de las fotografías tomadas.

El 30 de octubre, se sentó de nuevo a los mandos del avión. Hacía un tiempo pésimo sobre Tarento, por eso voló bajo para tomar una serie de fotografías oblicuas de la Flota. Los cañones antiaéreos no tardaron en abrir fuego, pero él y los otros dos miembros de su tripulación consiguieron fotografiar los navíos. Durante el viaje de vuelta, incluso derribaron un hidroavión italiano. En ese momento, los planes para la Operación Judgement estaban muy avanzados, lo que significaba que las fotografías de reconocimiento eran esenciales. Era necesario tener conocimiento de cualquier pequeño cambio que se produjese en el puerto

de Tarento y, de hecho, se descubrió recientemente que habían añadido al fondeadero una barrera de globos y redes antitorpedo.

En Estados Unidos, durante la última semana de octubre, Harry Hopkins, amigo de Roosevelt y artífice de su campaña presidencial, comenzó a inquietarse. El presidente había encabezado las encuestas, pero su oponente, Wendel Willkie, estaba ganando terreno, y aunque él y la gran mayoría del país eran firmemente partidarios de enviar ayuda a Gran Bretaña y China, eran muy pocos quienes apoyaban la entrada de Estados Unidos en la guerra. Pero eso, afirmaba Willkie a los electores, era exactamente lo que ocurriría si Roosevelt salía reelegido. Las cosas no mejoraron cuando Roosevelt apareció en la ceremonia del Departamento de Guerra para sacar el primer número de los 800 000 reclutas que hacían el servicio militar. «Este Willkie —dijo Hopkins— va a vencer al jefe».[5]

Entretanto, Hitler estuvo muy activo y viajó para entrevistarse con el mariscal Pétain y con el general Franco. Ambas reuniones dejaron mucho que desear. Hitler recalcó a ambos la importancia de darle a la guerra un rápido desenlace, pero tanto uno como otro dejaron claro que sumarse activamente a la contienda de parte de Alemania requeriría generosas concesiones territoriales y materiales. No estaban negociando; era la cruda verdad: ambos países estaban tan empobrecidos que habrían sido peores aliados que Italia. Franco incluso le dijo a Hitler que pensaba que era muy poco probable que la guerra terminara pronto. Hitler ansiaba contar con el total apoyo de ambos países, pero no estaba dispuesto a darles ni una pequeña parte de lo que pedían. Por consiguiente, no se consiguió gran cosa, y Hitler, de un humor pésimo, montó todavía más en cólera cuando recibió la belicosa carta de Mussolini en la que le avisaba de que los italianos estaban a punto de invadir Grecia.

Hitler ordenó que su tren se desviara hacia Florencia y entró en la estación la mañana del 28 de octubre, donde se encontró con un radiante Mussolini. «En la madrugada de hoy —informó el Duce al Führer—, con las primeras luces del alba, las victoriosas tropas italianas han cruzado la frontera greco-albana».[6] Cara a cara, Hitler se mostró bastante cordial con Mussolini, pero delante del mayor Engel, su ayudante militar, no se mostró tan comedido. «El F. está hecho una furia —anotó Engel—. Ha comentado que tales acontecimientos han arruinado muchos planes

que tenía en mente... y ha dudado de que los italianos vayan a derrotar a los griegos».[7]

Enseguida, la campaña hizo evidente de manera espectacular que así era. Además de los 70 000 soldados italianos que ya se encontraban en Albania, se enviaron más por mar, pero debido a la desmovilización y a las prisas con que la campaña se había organizado, la mayoría de ellos solo habían recibido una instrucción a medias y su equipamiento era precario. La mayor parte desembarcó en Durazzo, el único puerto lo bastante grande, pero se encontraron los muelles ya ocupados por barcos italianos que descargaban mármol para proyectos de construcción en Albania. En consecuencia, las tropas fueron enviadas al frente sin buena parte de su equipo. Enseguida empezó a llover y las carreteras —sin asfaltar— se convirtieron rápidamente en barrizales. Se enviaba a los soldados a lugares equivocados, las líneas de abastecimiento eran demasiado largas y la moral no tardó en caer en picado. Tampoco ayudó que se recibiera en el frente un cargamento de botas, todas del pie izquierdo.

Mussolini estaba pagando el precio de su desmedida impaciencia y Ciano, el de su impresionante arrogancia. Ambos habían elegido creer lo que habían querido oír antes que escuchar los consejos más mesurados, entre los que se encontraban los del SIM. El servicio secreto de inteligencia italiano había recopilado un informe de 200 páginas, que, de hecho, era muy preciso. En lugar de disponer de 30 000 soldados, como aseguraban los halcones, el Ejército griego contaba con diez veces esa cantidad, tal como había advertido el SIM. Por lo que se refiere al equipamiento, estaban más o menos a la par con los italianos. A eso además había que añadir que estaban mucho más motivados porque defendían su país, y que también tenían la ventaja de luchar en casa. Pero el informe fue ignorado. Por otra parte, el ataque no tomó por sorpresa a los griegos, que se percataron de que los italianos buscaban una confrontación; por eso, se habían movilizado algunas semanas antes y estaban preparados para hacer frente a esa agresión.

El 1 de noviembre, abrieron una enorme brecha en la línea italiana. Ese mismo día, Ciano se unió al combate, liderando una «espectacular» misión de bombardeo sobre Salónica. Cuando se retiraba, fue atacado por unos cazas griegos. «Dos de ellos fueron derribados —apuntó—, pero debo confesar que fue la primera vez que los tuve a la cola. Es una sensación horrible».[8] No obstan-

te, no fue tan espantoso como la matanza de soldados italianos sobre el terreno. El 4 de noviembre, las fuerzas italianas fueron obligadas a retirarse a Albania.

•

El viernes 1 de noviembre, Jock Colville viajó en el coche de Churchill hasta Chequers, la casa de campo de los primeros ministros británicos. Churchill estaba de buen humor y se mostraba optimista sobre las próximas elecciones presidenciales estadounidenses, y le dijo a Colville que Roosevelt ganaría por una mayoría mucho más amplia de lo que muchos pronosticaban. Él también pensaba que Estados Unidos entraría en la guerra. Como se vería después, Churchill acertó en cuanto a la elección.

El día de las elecciones, el presidente estadounidense volvió a su casa de Hyde Park con su mujer, sus hijos, Harry Hopkins, y un pequeño grupo de amigos íntimos y de colegas. Tras cenar en la casita de campo de Eleanor Roosevelt, condujeron a través del bosque, uno de los lugares favoritos del presidente, hasta Springwood, la «Casa Grande». Una vez allí, Roosevelt levantó su campamento alrededor de la atestada mesa del comedor y Hopkins subió a su dormitorio, donde escuchó los resultados en una sencilla radio y comenzó a anotarlos en un gráfico. Al principio, daba la impresión de que Willkie había hecho algunos avances; Hopkins seguía preocupado. Sin embargo, no tenía por qué haberlo estado. A las 21.00, los grandes estados industriales habían votado a Roosevelt y, a las 22.00, estaba claro quién se perfilaba como ganador. A medianoche, Roosevelt no solo se había hecho con la victoria, sino que había obtenido una victoria aplastante: consiguió el 55 por ciento del voto popular, sin embargo se hizo con 449 votos del Colegio Electoral en contraposición a los 82 que recibió Willkie. Roosevelt sería presidente por tercera vez consecutiva, todo un hito. Pero lo más importante de todo es que sería presidente durante los próximos cuatro años. El primer año de mandato de un presidente es cuando este detentaba mayor poder, y aquel iba a ser un año crítico. Durante mucho tiempo, Roosevelt había tenido las manos atadas a la espalda, pero ahora que el fantasma de las elecciones se había desvanecido, estaba libre para impulsar el pleno compromiso de Estados Unidos con respecto al rearme. Estados Unidos siempre había tenido el potencial suficiente para convertirse en el mayor fabricante de armas que hubiera conocido el mundo, pero la visión de Roosevelt de contar con un ejército de millones de

hombres, 50 000 aviones al año y ofrecer una importante asistencia militar a Gran Bretaña, China y a cualquier otro país estaba ahora un gigantesco paso más cerca de hacerse realidad.

La reelección de Roosevelt y la desastrosa campaña italiana en Grecia fueron dos acontecimientos que los británicos celebraron mientras las bombas de la Luftwaffe seguían cayendo sobre sus ciudades noche tras noche. Sus dirigentes militares esperaban que pronto hubiera mucho más que celebrar en el Mediterráneo y en Oriente Próximo, donde estaban a punto de iniciarse dos operaciones muy distintas.

La primera era la Operación Judgement, el ataque de la Marina Real británica a la Flota italiana fondeada en Tarento, para la cual las tareas de reconocimiento realizadas por los aviones con base en Malta seguían siendo críticas. Adrian Warburton sobrevoló Tarento una vez más unos cuantos días antes del ataque. La situación meteorológica en el sur de Italia era tan desfavorable como en Grecia, pero él insistió en salir de todos modos. Cuando llegó a Tarento, después de haber volado por debajo de una densa capa de nubes durante todo el trayecto, Warburton y su tripulación vieron que los italianos habían bajado la barrera de globos; no esperaban visitantes. Aprovecharon al máximo el factor sorpresa y dieron dos vueltas completas. Identificaron las embarcaciones italianas a medida que las fotografiaron. Tras completar el segundo circuito, los cañones antiaéreos empezaron a dispararles con furia, pero mientras se alejaban, se percataron de que habían contado seis acorazados, cuando el día anterior habían informado únicamente de la presencia de cinco. Impertérrito, Warburton dio media vuelta y sobrevoló de nuevo el puerto, esta vez a tan poca altura que casi tocó el agua. Entonces contaron cinco; habían confundido un crucero con un acorazado.

Por increíble que parezca, lograron alejarse una vez más, pero entonces los persiguieron cuatro aviones italianos. Derribaron uno y, luego, los otros tres dieron media vuelta y volvieron a su base. Warburton y su tripulación volvieron sanos y salvos a Malta, donde descubrieron parte de la antena de uno de los barcos enganchada en la rueda de cola de su avión. Sobrevolaron el objetivo una vez más el 7 de noviembre, una tercera vez el 10 y, por último, el 11, la tarde del ataque planeado, cuando vieron que había llegado un sexto acorazado italiano. Además, había catorce

cruceros y veintisiete destructores, un jugoso botín si el ataque resultaba un éxito.

A las 18.00, esa misma tarde, Cunningham envió un mensaje para desear buena suerte al contralmirante Lyster y a sus hombres, en ese momento a una distancia de unos doscientos setenta kilómetros de Tarento. «Como es de imaginar, pasamos toda la noche en ascuas», escribió Cunningham.[9] El plan era atacar en dos oleadas de doce Fairey Swordfish, unos biplanos navales conocidos como *Stringbags*, «bolsas de red» en castellano. No eran muy modernos, pero sí sumamente maniobrables y también muy robustos; es decir, ideales para el tipo de ataque planeado. A las 20.35, salió el primer escuadrón de Swordfish, mientras la luna brillaba clara en lo alto del cielo. Apenas eran las 23.00 cuando se acercaron al puerto. El plan consistía en que estos primeros aviones lanzaran bengalas para iluminar los acorazados anclados en el puerto exterior y que, luego, bombardearan los cruceros y los destructores amarrados en el puerto interior. Cuando llegaron a Tarento, los cañones antiaéreos tanto de los buques de guerra como de los alrededores del puerto abrieron fuego, pero la mayoría de los atacantes consiguieron completar sus pasadas con éxito y escapar. Alrededor de la medianoche, llegó la segunda oleada de biplanos Swordfish, que también cumplieron su misión tal como estaba previsto. Solo se perdieron dos aparatos, y los fotógrafos de reconocimiento mostraron al día siguiente que habían dañado o hundido tres acorazados y dañado un crucero y dos destructores. La mitad de la flota de combate italiana había quedado inutilizada en un solo ataque. La pérdida de un acorazado era un desastre; pero perder tres de estos carísimos, enormes y potentes barcos a la vez era poco menos que catastrófico, y por más que dos de ellos pudieran repararse finalmente, el coste económico y de tiempo sería elevadísimo.

«Una admirable planificación y una valerosa ejecución» fue el dictamen de Cunningham con respecto al ataque; desde su buque insignia, el HMS *Warspite,* hizo una señal con sus banderas: «una maniobra insigne y bien ejecutada», algo que, según admitió, no estaba a la altura del momento.[10]

Pero, si bien es cierto que Warburton y sus compañeros del 431.^{er} Escuadrón y la Flota Aérea llevaron a cabo un trabajo valiente e impecable, también lo es que los italianos nunca debieron haber permitido que aquello pasara. Por intenso que fuera el fuego antiaéreo en Tarento, no fue suficiente en absoluto; no

fue, por ejemplo, tan intenso como el que defendía los puertos de Malta, que ni siquiera era la base de la Flota del Mediterráneo. La coordinación entre los reflectores y el fuego antiaéreo también fue escasa, y algunas semanas antes el mariscal Badoglio ya había sugerido al conde Ciano que debían sacar de allí a la Flota. Tres semanas después, con la luna en su cénit y la Flota británica claramente cerca, todavía no se había hecho nada.

«Un día nefasto», apuntó Ciano el 12 de noviembre.[11] Lo fue, y, para entonces, el Ejército ya estaba sufriendo una humillación incluso mayor.

La segunda operación británica fue un ataque planificado contra las fuerzas del mariscal Graziani, detenidas en ese momento, tras haberse adentrado unos cuarenta y ocho kilómetros en Egipto. La operación, cuyo nombre en clave era Compass, sería el primer gran ataque terrestre contra los italianos y se había desarrollado tras muchas y largas conversaciones entre Londres y El Cairo. En julio, Wavell voló a Londres para hablar de estrategia; más tarde, en octubre, Anthony Eden, ministro de la Guerra, viajó a El Cairo para retomar las conversaciones. Desde el inicio, Churchill dejó claro a Wavell que no debía quedarse a la defensiva mucho tiempo; quería acciones concretas contra los italianos tan pronto como fuera posible. Por otra parte, Wavell, aunque ansiaba entrar en acción, también estaba frustrado por la magnitud de la tarea y las variadas exigencias que se le planteaban.

La importancia estratégica de Oriente Próximo y del Mediterráneo para Gran Bretaña no había hecho sino aumentar desde la caída de Francia y la entrada de Italia en la guerra. A la vista de todo ello, la insistencia británica en continuar en el conflicto en el Mediterráneo podía parecer fuera de lugar. «El comercio en el Atlántico —señaló el primer lord del Mar al almirante Cunningham en el mes de junio— debe ser nuestra principal preocupación».[12] Llevaba toda la razón. Mantener abierta la cadena de suministros era el factor más importante para cualquier nación involucrada en la guerra. Sin ese ingrediente clave, no podía haber estrategia ni desarrollos tácticos. Por eso, la encarnizada batalla del Atlántico, a finales de 1940, tenía que ser la principal prioridad para Gran Bretaña.

Entonces, ¿por qué concentraban los británicos tanta energía en el Mediterráneo y en Oriente Próximo? Al fin y al cabo, los



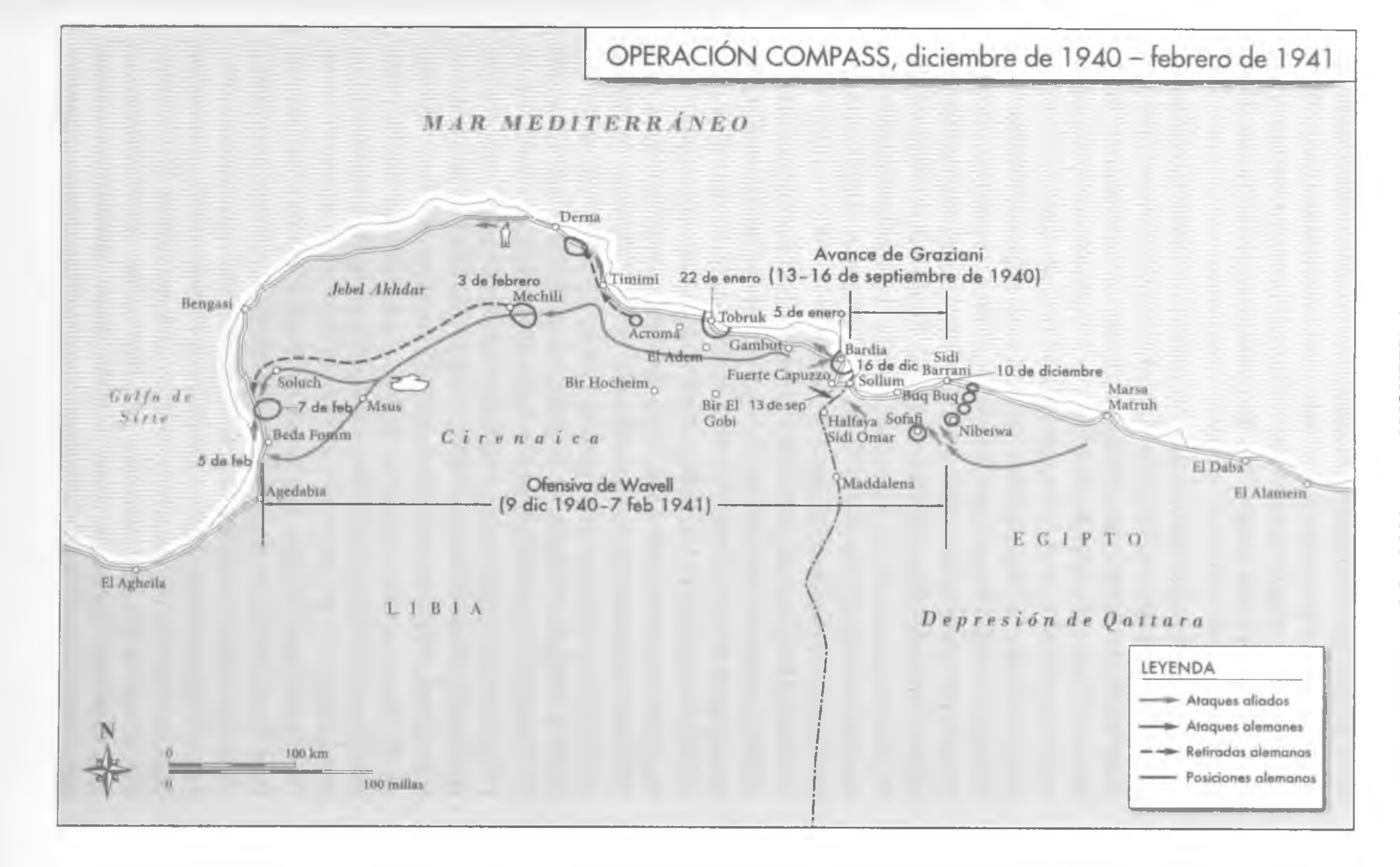
Adrian Warburton. Pocos pilotos pueden haber parecido menos prometedores, pero tras la defensa de Malta se convirtió rápidamente en uno de los mejores pilotos de reconocimiento de la RAF.

yacimientos petrolíferos de Abadán, en Irán, y Kirkuk-Mosul, en Iraq, no eran sus principales proveedores ni eran tan importantes como los de Bakú, en la URSS, o los de Venezuela o Estados Unidos, el mayor productor de todos.[13] Aunque las potencias del Eje hubieran controlado los yacimientos petrolíferos de Iraq e Irán, poco uso podrían haber hecho de ellos, pues no habrían podido enviar el petróleo por mar y no había otra forma de transportar una cantidad importante de crudo por tierra; los oleoductos estaban todavía en mantillas y no existían en aquellas zonas remotas del mundo. Las instalaciones petrolíferas británicas en Iraq e Irán solo abastecían realmente a las fuerzas británicas en Oriente Próximo. Si las fuerzas armadas no hubieran estado destacadas allí, Gran Bretaña no habría necesitado ese petróleo.

La protección británica de Oriente Próximo no tenía su origen, entonces, en el petróleo, como se ha dicho muy a menudo. Sin embargo, había otras consideraciones importantes. Aunque ninguna estrategia habría permitido competir con las líneas de suministro del Atlántico, Gran Bretaña no había entrado en la guerra para sobrevivir. Luchaba para ganar y, ante todo, para aplastar a Alemania

y librar al mundo del nazismo. En Gran Bretaña, había quedado claro que la amenaza de una invasión se había diluido por completo, al menos de momento. Dicho esto, y con la batalla de Inglaterra ganada, ya no había nada que amenazara de forma inminente su soberanía, y aunque todavía hacían falta soldados del Ejército de tierra para defender Gran Bretaña, sus líderes podían prescindir de divisiones y enviarlas a otros teatros de operaciones. Y lo más importante: también podían suministrar tanques, artillería, transportes y otros equipos, así como fuerzas aéreas y navales. De hecho, ya incluso en el mes de julio, el Gabinete de Guerra y los jefes de Estado Mayor habían tomado la decisión de enviar 150 tanques a Oriente Próximo. Esta medida siempre se ha considerado una decisión increíblemente valiente por parte de Gran Bretaña, teniendo en cuenta la amenaza de Alemania, pero también era un riesgo muy calculado y meditado, basado en la creencia de que, por más que la posición de Gran Bretaña fuera precaria, un intento exitoso de invasión por parte de Alemania era todavía muy improbable. Además, Oriente Próximo era uno de los teatros en los que los británicos podían concentrar con mayor facilidad los activos del Imperio, ya fueran recursos humanos o suministros procedentes de la India, Ceylán, Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica.

El primer objetivo era utilizar Oriente Próximo y el Mediterráneo para desbaratar las ambiciones italianas, luego, hacer que los italianos fueran una carga cada vez mayor para Alemania y, por último, derrotarlos a ambos. Gran Bretaña tenía la esperanza de crear un bloque del Mediterráneo oriental con Turquía —con mucho, el país más fuerte de la región—, Grecia y Yugoslavia, pero tras la firma de un tratado de amistad, Turquía no quiso dar el paso a la alianza y en junio se declaró firmemente neutral. El fracaso de Gran Bretaña de conseguir que Turquía se convirtiera en su aliado reforzó la importancia de Egipto como cuna de la estrategia británica. Desde allí, Gran Bretaña quizá podría entrar en la Siria controlada por Vichy e incluso influir en la España de Franco. De hecho, Gran Bretaña ya presionaba a Franco amenazándole con interrumpir los suministros que tanto necesitaba el país, destrozado por la guerra civil, pero Gibraltar —británico y puerta del Mediterráneo— todavía era vulnerable debido a su proximidad a la España fascista. Luego estaban los Balcanes; cuanto más cerca estuviese Gran Bretaña de Ploesti, en Rumanía, en ese momento la principal fuente alemana de crudo, mejor para sus intereses.


OPERACIÓN COMPASS, diciembre de 1940 – febrero de 1941
MAR MEDITERRÁNEO
Derna
Timimi
Avance de Graziani
(13–16 de septiembre de 1940)
22 de enero
Tobruk
5 de enero
Bengasi
Jebel Akhdar
3 de febrero
Mechili
Acroma
Gambut
El Adem
Bardia
16 de dic
Sidi
Barrani
10 de diciembre
Fuerte Capuzzo
Sollum
Buq Buq
Marsa
Matruh
Soluch
Bir Hocheim
Bir El
Gobi
13 de sep
Halfaya
Sofafi
Nibeiwa
Sidi Omar
Golfo de
Sirte
7 de feb
Msus
Beda Fomm
Cirenaica
5 de feb
Agedabia
Ofensiva de Wavell
(9 dic 1940–7 feb 1941)
Maddalena
El Daba
El Alamein
EGIPTO
El Agheila
LIBIA
Depresión de Qattara
LEYENDA
Ataques aliados
Ataques alemanes
Retiradas alemanas
Posiciones alemanas
N
0
100 km
0
100 millas

Así pues, se trataba de un enfoque en buena medida oportunista, pero, en esas circunstancias, tenía mucho sentido. Al fin y al cabo, la aplicación de una estrategia terrestre básicamente defensiva durante el primer año de guerra no había ido nada bien a los Aliados.

La segunda parte de la estrategia global de Gran Bretaña consistía en seguir aumentando su fuerza de bombarderos y contraatacar al Reich desde el aire todavía con mayor intensidad. Finalmente, Churchill esperaba debilitar la ocupación nazi y ayudar a sublevarse a los que ahora estaban bajo el yugo alemán. Por una parte, estaban los comandos, creados a principios de julio, que llevarían a cabo incursiones de hostigamiento y, por otra, el Ejecutivo de Operaciones Especiales (el SOE por sus siglas inglés), bajo el control del nuevo Ministerio de Economía de Guerra. El SOE debía promover la resistencia, efectuar acciones de sabotaje, instigar protestas y sembrar el caos. Este ejecutivo, según esperaba Churchill, prendería fuego a Europa.

Sin embargo, primero había que tantear el terreno, por así decirlo. Durante varias semanas, las fuerzas británicas habían estado hostigando a los italianos. Patrullas y formaciones más numerosas habían sondeado las defensas italianas incluso tras sus improvisados fuertes e interrumpido las líneas de aprovisionamiento. No cabe duda de que los hombres de la 2.ª Brigada de Rifleros estuvieron muy ocupados durante buena parte del mes de octubre. La Brigada de Rifleros formaba parte de la recién formada 7.ª División Acorazada y había sido creada durante las Guerras Napoleónicas para que sus miembros actuasen como exploradores, hostigadores y francotiradores; algo que lleva a confusión es que no eran una brigada, sino más bien un regimiento, y ahora, en el Desierto Occidental de Egipto, una vez más estaban llevando a cabo exactamente las acciones para las que habían sido formados.

Para Albert Martin, un joven de Poplar, en el East End de Londres, estas incursiones fueron un medio ideal para completar su instrucción. Tras desembarcar en el puerto de Suez en septiembre, lo enviaron a un curso de endurecimiento a fin de prepararlo para la vida en el desierto y, luego, lo asignaron a la Compañía A. Por lo general, todas las patrullas tenían tres secciones de diez hombres cada una, pero la 2RB estaba dividida en cuatro secciones de seis, y cada sección de seis hombres tenía asignado

un único camión 15 cwt Morris, despojado de vidrios y de todo accesorio y equipamiento superfluo. «Nuestro camión era un remanso de paz —escribió—.[14] Comíamos en él, dormíamos en él, viajábamos en él, nos acurrucábamos debajo en busca de sombra, colgábamos los equipos a su costado. También era una despensa móvil y un ocasional centro social». Cuatro de los hombres de esta sección era regulares antes de la guerra y habían servido en Palestina, India, la Frontera Noroeste y en muchas otras partes; estos hombres conocían un sinfín de trucos para hacer que la comida y la bebida durasen, sabían orientarse valiéndose del sol y de las estrellas, negociar con los beduinos, preparar una jarra de té en dos minutos y medio usando una lata cortada por la mitad e iluminar la arena empapada en petróleo, además de camuflar astutamente su camión para que apenas se viese desde una distancia de unos cien metros.

Martin y sus compañeros también se dieron cuenta rápidamente de que los italianos no estaban aprovechando las oportunidades que les brindaba el desierto tanto como ellos. El pelotón comenzó a hacer prisioneros con mucha facilidad en las posiciones italianas y comprobó que era improbable que su enemigo se arriesgara a hacer incursiones más allá de los fuertes levantados al sur de Sidi Barrani. Una noche, apoyaron un ataque sobre un punto fuerte italiano en Maktila, en las aproximaciones a Sidi Barrani. Bajaron del camión y se acercaron a pie, pero entonces se encontraron bajo el fuego intenso de unas ametralladoras. Martin quedó bastante fascinado, pues era su primera experiencia bajo fuego enemigo. Uno de sus compañeros lo empujó al suelo, pero no tenían por qué preocuparse: los italianos apuntaban demasiado alto. Avanzaron sin problemas y ayudaron a tomar la posición sin sufrir ninguna baja.

Tras esto, formaron dos columnas móviles más largas. A toda una compañía de infantería motorizada se incorporaron dos contingentes de cañones de campaña de unos once kilos, un contingente de cañones antitanque de cerca de un kilo, coches blindados y zapadores (ingenieros) de apoyo, señales y ambulancias de campaña. Estas columnas deambularían más tarde por el sur y el oeste, flanqueando las posiciones italianas y atacando a todos los vehículos de suministro que descubrieran aprovisionando a las tropas italianas en el frente. «Tenemos total libertad de movimiento —anotó Martin—. Los italianos prefieren permanecer

en sus enclaves defensivos y, cuando se aventuran a salir de ellos, viajan en formaciones compactas por rutas bien definidas y se ofrecen como blancos apetecibles».[15]

Estas incursiones formaban parte del proceso de ablandamiento para preparar el asalto definitivo. Martin y sus compañeros sabían que algo estaba preparándose por el volumen del tráfico, la concentración de tanques y de vehículos de apoyo, y el creciente número de cañones que avanzaban a escasa distancia de ellos. También se crearon grandes depósitos de combustible y de munición. La noche del 8 de diciembre, Martin y el resto de la columna avanzaron hacia un área del desierto conocida como Piccadilly Circus, a unos cincuenta y seis kilómetros de Sidi Barrani. «En serio —anotó Martin—, aquello era realmente como Piccadilly Circus.[16] Nunca había visto tantas tropas nuestras, blindados y vehículos reunidos en un mismo lugar».

Al frente de estas fuerzas de la 7.ª División Acorazada y la 4.ª División india estaba el general de división Richard O'Connor. Su plan era abrir una brecha de unos veinticuatro kilómetros de ancho. La mitad de la 7.ª División Acorazada iniciaría una serie de ataques contra los fuertes de la cima de un macizo situado a unos cuarenta y ocho kilómetros de la costa, y el resto de la división —incluida la Compañía A de Martin— se lanzaría directamente a por Buq Buq, a unos veinticuatro kilómetros más allá de Sidi Barrani. De ese modo cortarían la ruta de la costa; entretanto, la 4.ª División india se desviaría hacia la propia ciudad y otros fuertes más cercanos a la costa. Al mismo tiempo, una nueva columna, llamada «Selby Force», atacaría directamente por el oeste a lo largo de la costa. Simultáneamente, la RAF destrozó los aeródromos italianos los días 7 y 8, al tiempo que las patrullas de cazas ahuyentaron a todos los aviones de reconocimiento italianos.

Tan pronto amaneció en el desierto, la Fuerza del Desierto Occidental de O'Connor hizo saltar en pedazos las posiciones italianas en un ataque sorpresa. En uno de los fuertes, Nibiewa, la 4.ª División india atacó desde la retaguardia cuando los italianos se acababan de despertar. El general Pietro Maletti, a quien hirieron mientras trataba de reagrupar a sus tropas, se retiró a su tienda con una ametralladora y no dejó de disparar desde su catre de campaña hasta que lo mataron. La captura de Nibiewa duró

exactamente media hora. La historia se repitió en otras partes. Dos días después, el 11 de diciembre, todo había llegado a su fin: los fuertes quedaron destruidos; Sidi Barrani, tomada; Albert Martin y la 2.ª Brigada de Rifleros llegaron a Buq Buq, tal como se había planeado, e hicieron unos 38 300 prisioneros y se apoderaron de 237 cañones y 73 tanques italianos. Raramente podría una batalla ajustarse más al plan.

Capítulo 36

Cambio de rumbo

El constructor de barcos británico Cyril Thompson y el ingeniero naval Harry Hunter llegaron a Nueva York el 3 de octubre e, inmediatamente, se reunieron con sir Walter Layton, director de Programas del Ministerio de Suministros, que ya se encontraba en Estados Unidos, y con Arthur Purvis, un hombre de negocios escocés que había hecho su fortuna en Canadá y desde el inicio de la guerra había sido director de la Comisión de Compras Británica. Layton y Purvis los informaron de quiénes eran los dos hombres a los que debían convencer: el contralmirante Emory *Jerry* Land, director de la Comisión Marítima de Estados Unidos, y su segundo, el comandante Howard Vickery.

El almirante Land ya había sido objeto de críticas por no haber impulsado un aumento de la construcción de barcos lo bastante grande como para cubrir las necesidades estadounidenses y, desde un primer momento, dejó claro que, aunque Estados Unidos quería ayudar, aquel era un momento complicado. De hecho, bajo la dirección de Bill Knudsen, la Comisión Asesora para la Defensa Nacional ya había autorizado contratos para la construcción de la friolera de 948 buques, entre los que se contaban 292 acorazados y 12 portaviones de 35 000 toneladas. Les dijo que la misión británica podía contactar con las compañías constructoras de barcos, pero que cualquier acuerdo al que llegase debía luego ser aprobado por el Gobierno estadounidense. Además, también dejó claro no solo que habría que construir nuevos astilleros específicamente para satisfacer los pedidos de los británicos, sino que, además, los británicos deberían financiar su construcción. Thompson se había embarcado en ese proyecto con instrucciones estrictas de no sobrepasar los 10 millones de libras para todo el pedido, por lo que parecía que la tarea encomendada a la misión iba a resultar muy complicada.

No obstante, tras recibir este beneplácito de Land, si es que podía llamarse así, Thompson y Hunter iniciaron una gira relámpago de tres semanas por los astilleros y empresas de ingeniería naval de Estados Unidos y Canadá, pero en todas sus paradas, la respuesta que recibieron fue prácticamente la misma: ya estaban trabajando a plena capacidad. Además, estaba claro que muchas de las personas con las que se entrevistaban pensaban que Gran Bretaña tenía un oscuro porvenir. «Tenemos la sensación —dijo Thompson— de que piensan que los estamos invitando a respaldar una causa perdida».[1]

Sin embargo, el 23 de octubre finalmente pareció que la suerte de Thompson y de la misión mejoraba. Ese día, en Portland, Oregón, Thompson se reunió con Henry Kaiser. Este era un empresario de cincuenta y ocho años calvo y rollizo, con un olfato especial para detectar las oportunidades de hacer dinero y con una actitud positiva y entusiasta ante la vida que, hasta ese momento, le había funcionado muy bien. Aunque no era un ingeniero cualificado, había dirigido varias empresas de construcción, y en 1931 había formado un consorcio denominado Six Companies Incorporated, que se había encargado de la construcción de la presa de Boulder, en Colorado, y a continuación, de la enorme presa Hoover. Kaiser tenía escasas nociones sobre la construcción de carreteras y presas, pero comprendió cómo explotar las nuevas tecnologías para abaratar los costes y facilitar la construcción. Por ejemplo, fue idea suya añadir una pala al frente de un tractor, dando lugar a lo que él bautizó como Caterpillar —en castellano, excavadora— y que muy pronto se convirtió en una pieza estándar de la maquinaria de construcción. Creía firmemente que nadie debía tener miedo de hacer cosas de forma novedosa; la innovación era algo apasionante y había que aceptarla. También sabía cómo establecer buenas relaciones con los funcionarios locales, estatales y federales. Los burócratas y los trámites no eran obstáculos para él, sino solo algo que había que untar, engatusar y vencer.

Kaiser se enteró de la existencia de la misión británica para la construcción de barcos y se entusiasmó con las oportunidades que podría representar. Tenía poca experiencia en la construcción de barcos, pero Six Companies Incorporated se había asociado recientemente con Todd Shipyards para construir y administrar un nuevo astillero cerca de Seattle. Cuando se reunió con

Thompson, Kaiser le dijo con toda seguridad que si Gran Bretaña lo respaldaba, construiría 200 barcos a lo largo de 1942. Tanto Thompson como Harry Hunter quedaron impresionados, sobre todo después de visitar el astillero Kaiser-Todd, en Seattle. Con el impulso de Kaiser y la experiencia de Todd, habían producido ya dos barcos y construido un astillero desde cero en solo once meses. Ese era el dinamismo y la velocidad que Thompson había estado buscando; y, más importante todavía, finalmente había encontrado en Kaiser a alguien que de verdad deseaba hacerse con el contrato.

Sin embargo, había tres grandes asuntos que resolver. El primero era tomar la decisión sobre el diseño de los barcos que construirían. Para producir rápidamente estas embarcaciones, lo que claramente tenía más sentido era construir un solo modelo, y se había alcanzado un acuerdo provisional con el consorcio de Kaiser para construir los barcos utilizando los planos que Thompson había llevado consigo. A principios de noviembre, Thompson y los ingenieros de Todd trabajaron en esos diseños y realizaron solo algunas modificaciones. Se llegó al acuerdo de que los barcos construidos en Estados Unidos irían soldados en lugar de remachados, en parte porque el primero era un proceso más rápido y, en parte, porque en Estados Unidos no había remachadores experimentados. Además, irían propulsados por motores de vapor alimentados por carbón, al estilo británico, con los que las tripulaciones de este país estaban familiarizadas.

Pero entonces comenzaron los contratiempos. «Telegrama de Londres —anotó Thompson en su diario el 16 de noviembre—. Han cambiado el tamaño de todos los barcos. Maldita sea».[2] Pese a la labor que ya se había iniciado con Todd, el Almirantazgo quería ahora que los nuevos barcos se construyeran según un diseño posterior de Thompson, una versión un poco más grande que el astillero de North Sands planeaba empezar a construir a principios del año siguiente. Sin embargo, los planos de este nuevo diseño todavía estaban en Inglaterra. Con todo, se había avanzado mucho en muy poco tiempo. Lo más importante a corto plazo era conseguir la aprobación del Gobierno de Estados Unidos, que debía dar el contralmirante *Jerry* Land. La construcción de nuevos astilleros y la decisión de dónde iban a construirse dependía de esta autorización. Kaiser había dejado claro que los nuevos astilleros no podían erigirse en Seattle; se en-

cargaría de su construcción, pero tendrían que estar cerca de una importante aglomeración urbana que dispusiera de mucha mano de obra potencial y buenas conexiones de transporte terrestre, y que también estuviera cerca de canales de aguas profundas. Estados Unidos tiene un extenso litoral, pero encontrar dos o incluso tres ubicaciones así era algo más fácil de decir que de hacer.

Kaiser, empero, encontró enseguida tres opciones. La primera era Richmond, en California, en el lado oriental de la bahía de San Francisco, y se trasladó con Thompson y su grupo para ver el lugar. No había nada más que un conjunto de lúgubres marismas. «Es cierto que ahora no se ve nada —les dijo Kayser—, pero en unos meses este vasto espacio albergará un astillero en el que miles de obreros construirán buques para ustedes».[3] Estos astilleros los construiría y gestionaría la recién constituida Todd California Shipbuilding Corporation. El segundo lo levantaría en Portland, en Maine, en la Costa Este, la Todd Corporation en asociación con Bath-Iron. En este caso, Thompson tuvo una implicación mucho mayor en lo que se refiere a la elección del emplazamiento. Había decidido crear allí una serie de diques secos de poca profundidad excavados en la roca. Se estableció que el tercero de los astilleros se construiría en Mobile, Alabama, en el golfo de México.

El 1 de diciembre, el almirante Land informó a la Comisión Británica de Construcción Naval de que el Gobierno de Estados Unidos había dado su aprobación a la construcción de los dos nuevos astilleros en Richmond y en Portland —aunque no al de Mobile—, y a la construcción de treinta barcos en cada uno de ellos. Pero aún había que vencer otro obstáculo, y ese era la cuestión de los costes. El acuerdo provisional al que había llegado Thompson establecía una cantidad de 24 millones de libras, más del doble del gasto autorizado. Aunque el Almirantazgo y el Gobierno británico estuvieron al tanto de todo durante la misión de Thompson, conseguir la aprobación de un presupuesto tan abultado era otro asunto. Thompson creyó que era el momento de volver a Gran Bretaña y defender la causa en persona. Así pues, armado con el borrador del contrato y con otros documentos que guardó en un maletín con cierre de seguridad, embarcó en el carguero *Western Prince,* en Nueva York, el 6 de diciembre rumbo a su país.

Entretanto, al otro lado del Atlántico, los británicos habían ganado la batalla de Inglaterra. La Luftwaffe no había destruido a la

RAF, no había logrado la superioridad aérea y no había posibilidad alguna de que Alemania lanzara una invasión del Reino Unido cruzando el canal de la Mancha. Sin embargo, siempre que el tiempo lo permitía, los combates aéreos diurnos continuaban, aunque su intensidad no tenía nada que ver con los del verano y comienzos del otoño. A Jochen Marseille lo habían trasladado del Ala de Instrucción 2 al Ala de Caza 52 —esencialmente, por razones disciplinarias— y estaba bajo el mando de *Macky* Steinhoff. Un día llegó tarde tras haber pasado la noche con una joven francesa y se empeñó en hacerle ver a su nuevo comandante que no había nada de malo en ello. «¿Qué diablos es esto?», le preguntó Steinhoff, con el expediente del piloto en la mano. «¡Es casi tan abultado como una guía de teléfonos!».[4]

A pesar de los avisos de Steinhoff, Marseille no parecía dispuesto a cambiar de hábitos. En combate, se separaba siempre de la formación sin previo aviso. Steinhoff lo mantuvo en tierra durante una semana, pero nunca se le ocurrió recluir a su díscolo piloto en los barracones. «¡Me robó el coche —apuntó Steinhoff en una ocasión—, se fue a la ciudad y regresó borracho, con dos chicas en diferentes grados de desnudez y también borrachas; una de ellas venía conduciendo el coche! Me cabreé muchísimo».[5] Steinhoff lo recluyó en la base durante un mes. Dice mucho sobre la autonomía que se brindaba a los grupos de la Luftwaffe que en un estado totalitario tan disciplinado y militarista como la Alemania nazi, pudiera sobrevivir alguien tan rebelde como Marseille.

Mientras Steinhoff luchaba por controlar a Marseille, los bombarderos de la Luftwaffe seguían castigando a Gran Bretaña, pero ahora principalmente por la noche. En realidad, no habían dejado de bombardearla noche tras noche desde el primer ataque sobre Londres, el sábado 7 de septiembre. El objetivo ya no era destruir a la RAF, sino provocar el mayor daño posible y minar la moral del pueblo británico. Los británicos bautizaron estos constantes bombardeos de la Luftwaffe con el nombre de *Blitz*.

No resulta sorprendente que las víctimas civiles fueran en aumento. Pese a toda la eficiencia que Gwladys Cox había presenciado cuando su piso quedó destruido, Gran Bretaña no estaba tan preparada para los bombardeos aéreos como podría haberlo estado. En los refugios públicos solo había espacio para, aproximadamente, la mitad de los veintiocho millones de personas que vivían en las grandes ciudades, y en 1940, la mayoría de ellos no

eran búnkeres de hormigón profundos y debidamente reforzados, sino a menudo simples sótanos de edificios públicos, como, por ejemplo, los de las iglesias. Mucha gente ni se molestaba en acudir a estos refugios. El Gobierno también trató de persuadir a la gente para que construyera sus propios refugios. Esto podía hacerse reforzando la bodega o el sótano, colocando una jaula o una caja bajo la mesa de la cocina o construyendo un refugio Anderson en el jardín. Estos refugios, a los que dio nombre el ingeniero David Anderson, consistían en cavar una trinchera en tierra, cubrirla con gruesas láminas curvadas de hierro corrugado y cubrirlas con la tierra de la propia excavación. Ninguno de estos refugios protegía de un impacto directo, pero el Anderson, especialmente, protegía a los cobijados de casi cualquier otro tipo de impacto. Es incontestable que este tipo de refugio salvó muchas vidas, pero las cifras de fallecidos eran todavía muy elevadas: 6968 muertos y 9488 heridos graves en septiembre, 6313 y 7949 en octubre, 5004 y 6247 en noviembre.[6] Los británicos nunca habían sufrido un ataque como este y, desde la peste de 1665, sus habitantes no se habían encontrado en semejante peligro.

En Londres, la población había optado por usar como refugio las estaciones del metro, que eran en su mayoría a prueba de bombas. En un primer momento se prohibió este uso, pero la prohibición se retiró rápidamente. Otras ciudades, en cambio, no tenían estas instalaciones inesperadamente útiles y, con el paso de octubre a noviembre, la Luftwaffe empezó a ampliar su red de bombardeos.

En la noche del 14 de noviembre, Coventry, una ciudad industrial situada en las Midlands, fue atacada por un inusual número de bombarderos. Unos 450, aproximadamente, guiados por el Ala de Bombardeo 100 y equipados con *X-Gerät*. Atacaron en dos oleadas en condiciones perfectas para el bombardeo y con una mezcla de potentes explosivos y bombas incendiarias. El intervalo entre las oleadas estaba calculado con precisión para que la segunda oleada avivara las llamas de la primera. El objetivo eran las fábricas de automóviles de la ciudad, pero el centro quedó devastado. La catedral y el corazón medieval de la ciudad fueron destruidos. El ataque fue el peor del *Blitz* y constituyó un golpe psicológico y físico que conmocionó tanto al gran público como a los líderes británicos. No olvidarían lo sucedido en Coventry, ni tampoco el modo de llevar a cabo el ataque ni sus efectos.

El Mando de Bombardeo de la RAF no tardó en devolver el ataque. A la noche siguiente, alrededor de cien bombarderos atacaron Hamburgo y los aeródromos holandeses utilizados por la Luftwaffe. El ataque contra Hamburgo dio lugar a un gran número de incendios y provocó graves daños en el astillero Blohm & Voss y fue, sin la menor duda, el de más éxito de la RAF hasta ese momento; las mismas condiciones que habían ayudado a la Luftwaffe sobre Coventry favorecieron también al Mando de Bombardeo.

Devolver el ataque estaba muy bien, pero el sentimiento de que no se estaba haciendo lo suficiente para contrarrestar los ataques nocturnos de la Luftwaffe aumentaba cada vez más. La increíblemente eficaz defensa de Gran Bretaña se había basado por completo en operaciones diurnas. El mariscal jefe de la Fuerza Aérea, Dowding, trabajaba frenéticamente en un sistema de intercepción nocturna, en el que los cazas pudieran valerse enteramente de sus instrumentos para volar y ser guiados hacia los objetivos mediante un radar de a bordo. Pero por más que el magnetrón había revolucionado el potencial del radar y permitido fabricar equipos mucho más pequeños, no era algo que pudiera perfeccionarse de la noche a la mañana.

El Mando de Caza también necesitaba cazas nocturnos. Estaba claro que la mayoría de los que fueron destinados a pasar de las operaciones diurnas a las nocturnas lo detestaban y les resultaba muy difícil acostumbrarse al cambio. La respuesta obvia era atraer nuevos pilotos de caza nocturnos del Mando de Bombardeo, que estaban acostumbrados a volar en la oscuridad, y cuando el mariscal jefe de la fuerza aérea Sholto Douglas, subjefe del Estado Mayor del Aire, pidió al vicemariscal del Aire Arthur Harris, comandante en jefe del 5.º Grupo del Mando de Bombardeo, que le recomendara a algunos pilotos, este no dudó en nombrar en primer lugar al teniente de vuelo Guy Gibson, a quien consideraba uno de los más tenaces y resueltos pilotos que habían servido bajo su mando.

En realidad, Gibson ya había sido enviado a la 14.ª OTU como instructor a finales de septiembre, después de haber volado en treinta y siete operaciones, durante las cuales había perdido a no menos de sesenta y dos colegas. Gibson había aprovechado un breve permiso para comprometerse con su novia, Eve Moore, una bailarina siete años mayor que él de la que estaba muy enamorado.

Sin embargo, apenas había empezado en la 14.ª OTU, cuando Harris contactó con él y le dijo que había sido trasladado el 29.º Escuadrón de Cazas Nocturno. A cambio, Harris le prometió que después de cumplir su turno en este destino, lo trasladaría de nuevo y le daría el mejor escuadrón del Mando de Bombardeo que fuera posible. A Gibson le gustó la idea de abandonar la instrucción de pilotos, pero su entusiasmo remitió un poco al llegar a la base de la RAF en Digby, un sombrío y desolador aeródromo situado en los pantanos de Lincolnshire.

La atmósfera en el escuadrón era tan sombría como el entorno. En cinco meses habían derribado solo un aparato enemigo, pero uno de sus propios aviones había sido erróneamente abatido por un Hurricane. Para empeorar la situación, los dispersaban regularmente en pequeños grupos de tres por diferentes aeródromos, pilotaban Blenheims muy poco adecuados para el vuelo nocturno y estaban hartos de que los chicos de los cazas diurnos se llevaran todos los elogios. El único consuelo había sido la llegada de nuevos aviones Beaufighter hacía pocas semanas. Se trataba de un avión bimotor basado en el Blenheim, pero que podía volar a más de 450 kilómetros por hora y estaba armado con cañones de 20 milímetros y ametralladoras. Con todo, cuando Gibson volvió del Mando de Bombardeo para hacerse cargo del Ala A, lo recibieron con muy poco entusiasmo.

En su segundo día con el escuadrón, lo llevaron a la sala de operaciones para que viera las técnicas del control de tierra. Por casualidad, el ataque enemigo que siguió desde la tarima fue el de Coventry. A medida que se iba reproduciendo la operación sobre la mesa de mapas, Gibson vio y escuchó que los cazas nocturnos mantenían la formación en el cielo, pero durante las dos oleadas de ataques solo uno consiguió avistar a un bombardero enemigo. A principios del verano, Macky Steinhoff había descubierto exactamente que las mismas dificultades las tenía la Luftwaffe: sin medios efectivos de rastreo de objetivos en cada avión, los combates aéreos nocturnos nunca iban a funcionar.

Dowding y el Centro de Investigaciones del Ministerio del Aire estaban haciendo progresos y habían reconocido que el combate nocturno era en ese momento una prioridad absoluta en la defensa aérea de Gran Bretaña. El Beaufighter estaba entrando gradualmente en servicio y era una buena máquina: robusto, con empuje, más rápido que cualquier bombardero y suficientemente

grande como para cargar con el equipo y las armas necesarios para ese tipo de combate. También entró en servicio un nuevo radar de a bordo, el Interceptador Aéreo (AI, por sus siglas en inglés) Mk IV, que tenía un mayor alcance que las versiones anteriores, pero que todavía no alcanzaba más allá de unos pocos kilómetros.

El principal problema al que habían tenido que enfrentarse Dowding y sus científicos era cómo seguir a los bombarderos enemigos una vez que habían dejado atrás la pantalla estática de las estaciones de radar costeras. Ahora esto también se resolvió mediante el desarrollo de un Radar Terrestre de Control de Interceptación (GCI). Enteramente rotativo, fue probado con éxito el mismo mes de noviembre que Gibson se unió al 29.º Escuadrón. Así de rápido avanzaba la tecnología en esta guerra.

En su oficina en el edificio de mármol de la Reserva Federal, en Washington D. C., Bill Knudsen había instalado un motor radial estático para poder observarlo y que le ayudara a mantener la concentración. Agobiado por las prisas, había insistido —igual que había hecho lord Beaverbrook desde el Ministerio de Producción Aeronáutica de Gran Bretaña— en que los medios normales y metódicos de hacer negocios no tenían cabida ahora. Todos los contratos, según su solicitud, tenían que reducirse a una sola hoja mecanografiada, mientras que su propio sello era una sencilla «K» estampada con tinta azul. Esto salió a la luz en un artículo de la revista *Time*, a principios de octubre, cuando *Motormaker* Knudsen apareció en la portada bajo el titular: «¿Cómo nos va?». «La respuesta la semana pasada —concluía *Time*— era que tan bien como es posible que le vaya a una democracia en tiempos de paz. Nadie pretendía que una democracia en tiempos de paz pudiera ganar a una máquina de guerra totalitaria... todavía».[7]

Pese al asomo de cinismo del artículo, Knudsen estaba de acuerdo con la revista en que el tiempo era el mayor desafío. Sin embargo, él seguía haciendo progresos en todos los campos, y también en el de los automóviles. Packard estaba en el proceso de fabricar motores Merlin, Pontiac fabricaba cañones Oerlikon y Chrysler estaba dedicada a producir el nuevo tanque M3 tanto para los británicos como para Estados Unidos; pero, hacia el mes de octubre, Knudsen llegó a la conclusión de que todas las compañías de automóviles de Estados Unidos deberían estar trabajando en la producción bélica. Después de todo, en su conjun-

to, eran el mayor empleador de Estados Unidos, con más de un millar de fábricas e instalaciones industriales por valor de tres mil millones de dólares. Mientras que otros sectores de la industria estadounidense estaban descuidados, la industria automovilística era el único sector que gozaba de buena salud. El mayor problema de Knudsen seguía siendo cómo producir aviones de forma masiva, y con un peligroso cuello de botella a punto de producirse, esperaba que los magnates del automóvil le dieran la solución.

El 29 de octubre, se había reunido en Nueva York con todos los ejecutivos de la industria automotriz estadounidense y los había presentado a un comité de oficiales de la Fuerza Aérea y de personas del sector de la aviación, que les explicaron el proceso de fabricación de aviones, el uso que se hacía de ellos, los diferentes tipos y el nivel de producción que habría que alcanzar en muy poco tiempo.

Los ejecutivos del motor aceptaron de manera unánime prestar su ayuda y, al margen de aquella conferencia, constituyeron el Comité de la Automoción para la Defensa Aérea. Se suspendieron los cambios anuales de modelos, lo cual les daba tiempo para adaptar sus máquinas con el objetivo de producir partes de aviones. Knudsen sabía que la clave era dejar que los fabricantes de aviones siguieran haciéndolos, y poner a los fabricantes de motores a producir partes de avión. Así, Chrysler y la Hudson Motor Car Company aceptaron la fabricación de fuselajes para el bombardero intermedio B-26 Marauder, en tanto que la General Motors, entre otros, se dedicaría a fabricar partes para la *Fortaleza volante* B-17, un bombardero pesado cuatrimotor, y Ford aceptó producir piezas para el bombardero pesado B-24 Liberator.

Pero esto significó dar dos pasos hacia adelante y uno hacia atrás. Knudsen era rotundamente apolítico y abordaba el proceso estrictamente desde el punto de vista de un hombre de empresa y desde la perspectiva de la economía práctica. El acuerdo con los fabricantes de automóviles había indignado a los líderes sindicales, y él fue muy criticado por otorgar los contratos más importantes a las empresas más importantes. De nuevo, protestaron, las grandes empresas se llevaban la parte del león a costa de las más pequeñas, que eran ignoradas. Knudsen, sin embargo, se mantuvo en sus trece y argumentó que eran precisamente las grandes empresas las únicas que tenían la capacidad necesaria para absorber el trabajo y los mejores equipos de ingenieros. Además, aña-

dió, habría trabajo de sobras también para las pequeñas empresas, pero como subcontratistas.

Las críticas a Knudsen y a la NDAC aún no se habían apagado cuando el martes 3 de diciembre, Henry Stimson invitó a Knudsen, Ed Stettinius y Donald Nelson, ex presidente de Sears & Roebuck y ahora adjunto de Stettinius, a un almuerzo urgente. (El pie de foto de la imagen de Nelson publicado por la revista *Time* había sido: «De los imperdibles a los cañones de 16 pulgadas»).

Llegaron en coche hasta Woodley, la mansión de Simpson en Rock Creek Park, donde se encontraron no solo con Stimson, sino también con Frank Knox, el secretario de Marina, y con Cordell Hull, secretario de Estado. Hull no era optimista. Gran Bretaña sufría bombardeos incendiarios, se estaban perdiendo demasiados barcos y el dinero británico se estaba agotando. Si no tenían cuidado, el Reino Unido podía quedarse fuera de combate antes de que se dieran cuenta. En cierto modo, les dijo Stimson, necesitaban despertar a los empresarios de Estados Unidos, quienes, según él veía, seguían dormidos.

Después de la reunión, Stimson llevó a Knudsen y a Knox al Tesoro para hablar con Henry Morgenthau. En una pizarra de gran tamaño, Morgenthau había puesto en cifras lo que le quedaba a Gran Bretaña de oro y de activos de reserva, cifras que mostraban que el Reino Unido debería tres mil millones de dólares a fecha del 1 de junio de 1941, pero lo más probable era que le faltaran mil millones para hacer frente a esa deuda.

—Estoy realmente preocupado por la situación a la que hemos llegado —dijo Stimson.

—Vamos a tener que hacernos cargo nosotros de los gastos de la guerra a partir de ahora, ¿no es así? —respondió Knox.

—Bueno, ¿qué vamos a hacer? —preguntó Morgenthau—. ¿Vamos a permitirles que hagan nuevos pedidos, o no?

—Tenemos que hacerlo —respondió Hull—. No hay otra opción.

—Es posible hacerlo —intervino Knudsen—, si conseguimos financiar esos pedidos.[8]

Mientras sucedía esto, Roosevelt ya había estado reflexionando sobre este dilema y el 9 de diciembre había recibido una carta de Churchill en la que este le manifestaba su preocupación porque faltaba poco para que al Reino Unido se le agotara el dinero,

aunque señalaba especialmente que era esencial que, a pesar de ello, pudieran seguir encargando nuevos barcos.

En ese momento, Roosevelt se encontraba a bordo del crucero pesado *Tuscaloosa*, rodeado de su círculo más íntimo, realizando un viaje de descanso por el Caribe. Como no podía ser menos, estaba con él Harry Hopkins y observó que Roosevelt leía y releía la larga carta de Churchill. Luego, en la noche del 11, le expuso a Hopkins su idea. Estados Unidos «prestaría» a Gran Bretaña todo el material que necesitara. «De repente se le ocurrió todo —dijo Hopkins—. El programa entero».[9] Como es obvio, Estados Unidos estaba de hecho dándole a Gran Bretaña todo ese material, pues, siendo realistas, era improbable que Estados Unidos deseara que le fuera devuelto después de la guerra. Claro que ese no era el tema. De lo que se trataba en realidad era de asegurarse de que el Reino Unido siguiera luchando para que Estados Unidos no tuviera que hacerlo hasta lo más tarde posible, y asegurarse de que esto se ajustaba a un marco legal, por espurio que fuera.

Fue el origen de lo que se llamaría «préstamo y arriendo».

En el Desierto Occidental, un corresponsal de guerra australiano, Alan Moorehead, había asistido a una conferencia del general Wavell a primera hora de la mañana del 9 de diciembre y luego se había internado en el «azul», como se conocía a ese desierto, en busca de los restos de la masacre. La primera fortificación italiana a la que llegaron él y sus colegas fue Nibiewa y quedaron atónitos ante la escena de caos y devastación que vieron. Deambulando de una tienda a otra, y caminando por las trincheras y túneles subterráneos, Moorehead quedó atónito ante el trabajo y el esfuerzo que los italianos habían derrochado en aquella posición solo para que los británicos la atravesaran con la misma facilidad que un cuchillo atraviesa la mantequilla. Encontraron al general Maletti, vestido de gala, con la barba larga y ensangrentado, yaciendo sin vida sobre su cama. «Dondequiera que miráramos, encontrábamos cosas extraordinarias —escribió Moorehead—. Las camas de los oficiales estaban hechas con sábanas limpias, las cajoneras estaban llenas de ropa blanca y había abundancia de prendas exquisitas de todo tipo. También pesados uniformes cargados de cordones de oro y adornados con medallas, como para un desfile».[10] Los periodistas entraron al menos en treinta refugios y por todas partes Moorehead se quedó abrumado por la calidad de los

artículos de cuero y por la complejidad de la impedimenta. Nunca había visto un ejército provisto de tantas comodidades individuales. Tampoco había visto nunca tantas cartas. Echó mano de unas cuantas, y las revisó brevemente. Todas hablaban del hogar, de amor o de la familia. «Dios proteja y preserve a nuestros amados Federico y María —leyó en una—, y que la bendita Virgen María los libre de todo mal hasta que todo esto pase, querida mía, y pueda volver a estrecharte entre mis brazos. Lloro. Lloro por ti aquí en el desierto por la noche y lamento nuestra cruel separación».[11]

También encontró otras que mostraban una sorprendente comprensión de la situación. «Estamos tratando de combatir en esta guerra como si fuera una guerra colonial en África —había escrito un oficial—. Pero es una guerra europea en África en la que se lucha con armas europeas contra un enemigo europeo. No lo tuvimos muy en cuenta al levantar nuestros fuertes de piedra y equiparnos de forma tan lujosa. Ahora no estamos luchando contra los abisinios».[12]

Tampoco es que se hubieran cubierto de gloria en aquel conflicto. Los innumerables trozos de papel, el equipamiento destrozado, los suministros esparcidos y otros restos encontrados en Nibiewa demostraban una terrible verdad, evidente para casi todo el mundo menos para Mussolini y sus acólitos: que Italia ni estaba preparada para la guerra moderna ni las tropas italianas tenían estómago para ello. La gran mayoría deseaba regresar a casa y abrazar a María y Federico.

Tampoco la victoria de Sidi Barrani marcó el fin de la carga británica. Entusiasmados con el éxito, siguieron adelante. Sollum y Fort Capuzzo cayeron el día 17, y tres días más tarde los italianos fueron barridos de Egipto. Para entonces, la 6.ª División Australiana había entrado en combate y tomado la delantera, y había rodeado rápidamente Bardi, en Libia. Mussolini no se había metido solo con Gran Bretaña, sino también con el Imperio británico y sus dominios.

En su informe a Mussolini sobre su reunión con Hitler en el Berghof, a mediados de noviembre, el conde Ciano intentó dar una perspectiva optimista de la situación, pero fue más honesto consigo mismo. «Hitler es pesimista —escribió—, y considera que la situación es muy comprometida por lo que pasó en los

Balcanes. Su crítica es abierta, concreta y definitiva».[13] Ciano ni siquiera había podido meter baza en la conversación.

Hitler era pesimista porque en ese momento tenía un montón de problemas entre manos, todos ellos derivados de la insistencia exasperante de los británicos en seguir luchando. ¡Si tan solo Gran Bretaña hubiera entrado en razón y hubiera pedido la paz el verano anterior! Ahora, las fábricas británicas estaban produciendo cada vez más material bélico, y lo mismo ocurría con Estados Unidos, y las dos democracias occidentales estaban empezando a acercarse de forma preocupante. Hitler llevaba desde el mes de junio reflexionando sobre cómo destruir a Gran Bretaña y frenar la amenaza de Estados Unidos y, aunque estaba totalmente dispuesto a seguir adelante con la invasión de Inglaterra, no iba a dejar que masacrasen a sus tropas en medio del canal de la Mancha antes de que hubieran disparado un solo tiro.

Consciente de que una guerra con un mar de por medio no era una estrategia con la que se sintiese cómodo, había vuelto rápidamente al plan original alemán para entrar en guerra: un ataque relámpago que pudiera proporcionarle una rápida y aplastante victoria, y por tierra, que era para lo que había sido diseñada básicamente la Wehrmacht. Esto significaba un ataque no contra Gran Bretaña, sino contra la Unión Soviética.

El general Walter Warlimont fue el primero que escuchó el plan de Hitler a finales de julio, cuando él y algunos otros de la Sección L fueron convocados por el general Jodl, que acababa de ser ascendido tres puestos en el escalafón al pasar de general de división a general de ejército. Era la recompensa por haber sido el inquebrantable portavoz de la voluntad del Führer. Y ahora anunció a su plana mayor que, de una vez por todas, Hitler iba a librar al mundo del bolchevismo. Iba a invadir la Unión Soviética a más tardar en mayo del año siguiente.

Unánimemente, todos los militares se mostraron horrorizados y de inmediato presentaron un sinfín de objeciones, entre otras la apertura de la situación más temida de todas: una guerra en dos frentes. Jodl les respondió a todos que un choque con la Rusia soviética era algo inevitable y que por eso —argumentaba— era mejor hacerlo ahora, mientras el Ejército Rojo seguía debilitado por las purgas de Stalin y Alemania se encontraba en el punto culminante de su poderío militar. De hecho, había algo de cierto en ello. Stalin no tenía más intención que Hitler de cumplir el pacto

en vigor, y era indudable que el muy debilitado Ejército Rojo había sufrido una humillación a manos de los finlandeses. Y si bien era cierto que la Unión Soviética era mucho mayor que Francia y, por lo tanto, conllevaría algunos contratiempos logísticos, nadie podía decir que los rojos fueran una máquina militar mejor que los franceses, que habían sido despachados en apenas seis semanas. Así pues, ¿por qué iba a resultar difícil? Hitler se había arriesgado en Noruega y había vencido, había hecho lo mismo en Francia y había conseguido de nuevo la victoria. También aplastaría a la Unión Soviética en una guerra de aniquilación.

La consternación de Varlimont era totalmente comprensible, pero la verdad era que la peor decisión de Hitler había sido la invasión de Polonia primero y luego no haber pensado un Plan B por si Gran Bretaña no abría negociaciones de paz. ¿Cuáles eran las alternativas a un rápido ataque preventivo contra la Unión Soviética? ¿Atacar dentro de unos años, cuando Gran Bretaña y Estados Unidos tendrían una fuerza abrumadora y la Unión Soviética también sería más fuerte? ¿Sentarse y esperar? Esa no era en absoluto la forma alemana de hacer la guerra; cuando se está acorralado, el estilo prusiano-alemán había sido siempre aprovechar su preparación superior y el *Bewegungskrieg* y atacar.

Debido a la gran magnitud de una invasión y porque, como había descubierto Napoleón en 1812, los inviernos en Rusia eran terribles, esta operación requería sin duda que Alemania se concentrase plenamente en ella, y era por eso por lo que Hitler estaba tan descontento al encontrarse ahora los Balcanes amenazados. No se podía permitir una guerra en un tercer frente al sur de Alemania, ni que Italia fuera eliminada de la guerra, ni tampoco que se amenazara a los yacimientos petrolíferos de Rumanía. Estaba claro que Italia ya no tenía ninguna posibilidad de derrotar a la Marina Real británica y ahora, para colmo de males, parecía que Italia podía ser atacada desde el norte de África. Gran Bretaña había garantizado la independencia de Grecia en abril de 1939, y a Ioannis Metaxas, el primer ministro griego con poderes de dictador, le había faltado tiempo para pedir a los británicos que cumplieran con su compromiso. Y Gran Bretaña lo había hecho enviando apoyo naval y aéreo, tropas y fuerzas navales a Creta. Detrás llegaría el Ejército, según había prometido Churchill.

Esto significaba que Alemania tenía que intervenir. Era una opción más practicable desde que Hungría, Rumanía y Eslova-

quia se habían unido al Eje en la tercera semana de noviembre, camino que Yugoslavia parecía también inclinarse a seguir; todas temían más a la propagación del comunismo soviético que al nazismo, y estaba claro que acercarse a Alemania, cuyos ejércitos parecían realmente imparables, sería un movimiento inteligente. Estos nuevos socios del Eje ayudaban a Hitler a reforzar un bloque en el sur que le resultaba crucial. Sin embargo, no se podía permitir que Grecia derrotara a Italia ni que fuera la puerta por la cual Gran Bretaña volviera a entrar en Europa. En consecuencia, Hitler concluyó que era inevitable la intervención de sus propias tropas. Habría que derrotar a los griegos.

También reconoció que tenía que hacer algo para debilitar la fuerza de la Marina Real en el Mediterráneo. La Sección L de Varlimont había estado preparando un plan para tomar Gibraltar, pero Franco se había opuesto a que esa operación se llevara adelante. La alternativa era enviar algunas unidades de la Luftwaffe a Sicilia, desde donde podrían atacar a la flota británica; Mussolini había rechazado estas ofertas de ayuda en el pasado, pero ahora las aceptó, y la *Luftflotte* X ya estaba convenientemente apostada en el Mediterráneo a mediados de diciembre.

El 14 de diciembre, Hitler publicó una directiva para la invasión de Grecia y, cuatro días después, una nueva directiva para la Operación Barbarroja, la invasión de la Unión Soviética. Sin tardanza, Von Brauchitsch habló con el ayudante militar de Hitler, el mayor Engel, para preguntarle si creía que el Führer quería realmente invadir la Unión Soviética o si era solamente un farol. «Estoy convencido de que Hitler no sabe todavía lo que ocurrirá —escribió Engel—. La desconfianza hacia sus propios jefes militares, el desconocimiento de cuál es el potencial ruso y la desazón por la tozudez británica siguen preocupándolo».[14] No era precisamente una visión alentadora. Aparte de esto, un reciente y detallado informe sugería que las fuerzas rusas no eran tan débiles como Hitler habría deseado. «Confía en que los ingleses cederán —agregaba Engel—, no cree que Estados Unidos entre en la guerra. Grandes preocupaciones sobre África y los italianos. Asombrosa fe en las capacidades de la Luftwaffe». En suma, esto quería decir: Hitler está haciendo frente a un tremendo problema agravado por la ineptitud de su aliado principal. Sin embargo, una cosa era cierta: el tiempo pasaba y Alemania no podía esperar que su dominio militar durara para siempre. Y del mismo modo

que el Reino Unido se estaba quedando sin dinero, muy pronto Alemania empezaría a quedarse sin recursos. Los británicos se estaban volviendo hacia Estados Unidos; Alemania tenía que obtener los recursos que necesitaba de Rusia. Pese a sus continuas mentiras, en realidad, Hitler no tenía alternativa.

Un joven piloto de la Luftwaffe que tenía toda la intención de justificar la fe de Hitler era Heinz Knocke, que por fin había completado su período de entrenamiento de vuelo y el 18 de diciembre, el mismo día en que Hitler había emitido su directiva para la Operación Barbarroja, iba a ver al Führer en persona en el *Sportpalast* de Berlín. Knocke era uno de los 3 000 futuros oficiales de las tres armas y de las SS que habían sido convocados. En pocos meses, sería un oficial de pleno derecho y lo enviarían al frente. Knocke no podía esperar.

La ceremonia se inició con la aparición de Göring en el vasto escenario. El errático y joven piloto Hans-Joachim Marseille se había hecho un nombre, a pesar de todo, durante los combates aéreos sobre Gran Bretaña, y ahora fue presentado al *Reichsmarschall*, después de lo cual pasaron unos minutos y luego se pidió al público que se levantara y se pusiera firme. Se levantaron los brazos en saludo y allí apareció él, Hitler en persona, flanqueado por Raeder y Keitel. Se hizo un silencio absoluto y el Führer empezó a hablar.

Knocke no podía imaginar que el mundo hubiera conocido un orador más brillante. «Su magnética personalidad es irresistible —elogió—. Se pueden sentir las emanaciones de su tremenda fuerza de voluntad y de su energía impulsora. Somos tres mil jóvenes idealistas. Escuchamos sus cautivadoras palabras y las aceptamos de todo corazón. Nunca hemos experimentado un sentido tan profundo de devoción hacia nuestra patria alemana».[15] Emocionados hasta el delirio, Knocke y sus compañeros se comprometieron a dar sus vidas en las batallas venideras. Al final, Knocke salió de allí sintiéndose profundamente conmovido. «Nunca olvidaré —agregó— las expresiones de éxtasis que vi en las caras de los que me rodeaban hoy».

Al día siguiente, Knocke recibió su destino: el Ala de Caza 52, una de las más exitosas de toda la Luftwaffe.

Mientras hombres jóvenes e impresionables como Heinz Knocke, que habían sido adoctrinados desde su temprana ado-

lescencia, estaban ansiosos por salir a luchar por el Führer y por su patria, muchos alemanes de más edad estaban cada vez más cansados tanto de la guerra como del férreo control del partido.

Else Wendel era una joven ama de casa de Berlín que había perdido su entusiasmo tanto por Hitler como por los nazis. Las raciones de alimentos eran cada vez más pequeñas. Pensaba que Berlín tenía un aspecto desolado y vacío, no había luces ni se veían árboles de Navidad a través de las cortinas opacas; no había forma de escapar de la guerra.

Wendel se había criado en Charlottenburg, un adinerado barrio de Berlín pero, aunque instruida e inteligente, también era básicamente apolítica. Se había casado y tenido dos hijos, y luego su marido había escapado con otra mujer; como la ideología nazi denigraba a la Iglesia y a la religión, se había vuelto muy fácil para los hombres divorciarse sin tener obligaciones para con sus familias. Después de cortar todos los lazos con su esposa e hijos, los había abandonado por completo. Else no había tenido más remedio que buscar trabajo y dar en adopción a sus dos hijos, una decisión que, como es comprensible, le había roto el corazón. Sin embargo, encontró un buen trabajo en el Departamento de Arte de la Kraft durch Freude (KdFf), que formaba parte del Servicio Laboral del Reich. Ella y su jefe, Herr Wolter, habían organizado exposiciones de arte en fábricas como parte del plan cultural nazi.

Pese a sus dificultades personales, Wendel disfrutaba con su trabajo y, al igual que la mayoría de la gente, se había dejado llevar por las asombrosas victorias de principios de año; y también, como muchos en el verano pasado, había asumido que la guerra terminaría pronto. Aun así, era muy consciente de la presencia vigilante de los ojos del partido. Por ejemplo, no se atrevía a hacer bromas ofensivas sobre el régimen, y en la reciente fiesta de compromiso de su hermana menor se había quedado atónita al escuchar a su futuro cuñado hacer chistes sobre el «Mickey Mouse de Wotan» haciendo referencia a Goebbels. Todavía se quedó más horrorizada al saber del aprieto en que se encontraba su hermana más pequeña, Erna, y las demandas a las que tenía que hacer frente como trabajadora joven de los servicios sociales de Königsberg, donde el partido controlaba todo lo que hacían. «Todo lo que hay que hacer actualmente —le había dicho Erna— es arrodillarse y adorar a Hitler, no se necesitan otras cualificaciones para hacer tu trabajo».[16] Las normas, las ridículas exigencias y las continuas

amenazas estaban haciendo casi imposible que Erna desempeñara su trabajo de manera eficiente.

Otros se pronunciaban con más virulencia contra el régimen, y no solo los que eran víctimas de persecuciones, como los judíos y otras minorías. Hans Schlange-Schöningen era un terrateniente y granjero de Prusia que había luchado en la última guerra y había hecho algunos escarceos con la política de derechas antes de que los nazis llegaran al poder. Ahora, de vuelta a las actividades de la granja, había empezado a escribir y, desde el inicio de la guerra, había dejado constancia de su creciente malestar como «registro documental para las personas que olvidan fácilmente», pero añadía: «Estoy escribiendo esto actualmente bajo la permanente amenaza de la Gestapo... Estoy escribiendo en nombre de los innumerables y antiguos camaradas de guerra que demostraron su amor a nuestro país durante cuatro largos años y vertieron su sangre. Estoy escribiendo en nombre de millones de personas que no pueden alzar su voz, pero que pueden decir con entera justicia que no quieren y que nunca querrán lo que está pasando actualmente».[17]

En su opinión, en las Navidades de 1940, Alemania era una fortaleza sitiada, ahora responsable de alimentar a la mayor parte de Europa y cargada con un patético aliado atado a Alemania como la bola y la cadena al convicto. En el país, la escasez de alimentos iba a más. Como granjero, él estaba experimentando la escasez de suministro de forraje. «El trueque ilegal está floreciendo —escribió—.[18] La gente, aterida y hambrienta, se despierta agotada por las noches en vela en los refugios antiaéreos para poder hacer cola frente a las tiendas de alimentos a primera hora de la mañana». Hasta los más fervorosos admiradores de Hitler tenían dificultades para afirmar que la vida era más fácil ahora que el Año Nuevo empezaba con guerra.

En Alemania coexistían los admiradores entusiastas, con los indiferentes y los que se oponían a los nazis. Sin embargo, solo los incondicionales del partido se atrevían a manifestar abiertamente sus sentimientos.

En Gran Bretaña, las mejoras en la tecnología de los cazas nocturnos habían llegado demasiado tarde para salvar al mariscal jefe del Aire Dowding, que fue forzado a dimitir el 24 de noviembre. Lord Beaverbrook, ministro de Producción Aeronáutica, fue

quien le pidió la dimisión, a pesar de su enorme respeto por el jefe del Mando de Caza. La dimisión de Dowding dio lugar posteriormente a muchas protestas, pero había sido un verano muy largo, él había retrasado en dos ocasiones su jubilación, estaba incuestionablemente agotado y aportar algo de sangre nueva para hacer frente a un desafío muy distinto al de la defensa diurna parecía, en conjunto, una decisión razonable.

Sin embargo, esta incorporación marcó el inicio de un mes de cambios. Cuando Dowding dejó el Mando de Caza, también lo hizo Keith Park, que había manejado la batalla de Inglaterra con mucha habilidad y creatividad. En su lugar nombraron a Sholto Douglas y al vicealmirante del Aire Trafford Leigh-Mallory, dos personas muy distintas y ambos con un listón muy alto que superar. Pero noviembre de 1940 también fue el mes en que falleció un gigante de la política británica. El día 9 murió Neville Chamberlain, víctima del cáncer. Hacía algún tiempo que estaba enfermo, probablemente ya lo había estado, sin saberlo, durante la crisis de abril y mayo de 1940. No era un hombre militar, pero cuando había ejercido como Canciller del Exchequer, había respaldado el rearme y el fortalecimiento de la Fuerza Aérea y de la Marina. Después de Múnich, demostró que no se dejaría engañar de nuevo por Hitler y, a finales de mayo, se había puesto de parte de Churchill, no de Halifax, en la que probablemente fue la decisión más importante de su vida.

El ataque sobre Coventry, la destitución de Dowding y la muerte de Chamberlain: en Gran Bretaña se había llegado a un punto de inflexión al filo del nuevo año. La batalla de Inglaterra había terminado y la soberanía del país parecía a salvo. Sin embargo, la victoria sobre el enemigo era harina de otro costal. Nadie ponía en duda que aún quedaban muchos años de guerra por delante.

CUARTA PARTE

LA GUERRA SE EXPANDE

Capítulo 37

El derrotado y el beligerante

La reina Guillermina de los Países Bajos había huido a Inglaterra durante la caída de su país, acompañada por su hija, la princesa Juliana; su yerno alemán, el príncipe Bernardo; y miembros de su Gobierno; y había formado un gobierno en el exilio en Londres. Durante su largo reinado, que había empezado en 1890, cuando era una niña de diez años, ella y la familia real habían sido ampliamente aceptados y muy populares, aunque nunca los hubieran vitoreado especialmente, y su marcha del país fue polémica; el rey Leopoldo de Bélgica, por el contrario, había optado por quedarse en su barco que se hundía.

Leopoldo, a su vez, fue muy criticado por haberse rendido, mientras que Guillermina tuvo que enfrentarse a críticas por haber conseguido huir; solo el rey Haakon de Noruega, que finalmente escapó a Reino Unido, parecía haber evitado esa censura. Ser monarca de un país invadido por los nazis era, al parecer, una labor ingrata.

Fuera como fuese, la reina Guillermina no tardó en establecer un gobierno en el exilio y pronto se convirtió en el foco de la futura resistencia holandesa al gobierno nazi, a pesar de que su madre y su yerno eran alemanes y de los muchos y estrechos lazos que había entre Alemania y los Países Bajos. Aunque era una monarca constitucional, participó activamente en el gobierno. Cuando su derrotista primer ministro, Dirk Jan de Greer, la instó a colaborar con Alemania, lo obligó a dimitir y nombró a Pieter Gerbrandy, un portavoz anticolaboracionista, en su lugar.

Guillermina era también la mujer más rica del planeta y cuando, ese mismo verano, lord Beaverbrook presentó el Fondo Spitfire, un proyecto para que personas particulares e instituciones «comprasen» un Spitfire por 5 000 libras, ella adquirió todo un escuadrón. También utilizó la BBC para comunicarse en holan-

dés con sus súbditos al otro lado del mar, en los Países Bajos, a través de Radio Oranje.

Uno de los oyentes de su primera locución, el 28 de julio, fue Gerrit den Hartog, quien, a pesar de que su esposa no lo había encontrado el pasado mes de mayo, había regresado a su hogar pocas semanas después, tras haber sido liberado como prisionero de guerra. Físicamente, no había sufrido mucho a raíz de su terrible experiencia, aunque se había vuelto todavía más callado y padecía pesadillas recurrentes fruto de lo que había presenciado. «Queridos compatriotas —dijo la reina a Den Hartog y a los muchos holandeses que la escuchaban clandestinamente—, dado que la voz de los Países Bajos no puede y no debe permanecer silenciada, yo, en el último momento, tomé la decisión de trasladarme junto con mi Gobierno, como símbolos de nuestra nación, a un lugar donde podamos seguir trabajando como un poder en activo y hacer oír nuestra voz».[1] Para Den Hartog, que había permanecido tan pegado como siempre a su radio para oír las noticias, fue un momento importante. Como odiaba la propaganda nazi y las interminables marchas marciales que emitía la radio holandesa, trataba de escuchar la BBC y el nuevo programa Radio Oranje siempre que podía.

Sin embargo, aunque estaba resentido con los alemanes y era leal a la reina, Den Hartog no hizo nada para unirse al incipiente movimiento de resistencia. En lugar de eso, con una familia que alimentar y otro hijo que había nacido el 5 de diciembre, continuó con su negocio de horticultura y se percató de que nunca había tenido una demanda tan grande. Para él y su esposa era incómodo pensar que estaban cultivando alimentos para el consumo de los alemanes, pero ¿qué alternativa tenían? Negarse habría sido la ruina para él.

Al principio, los Países Bajos fueron puestos bajo administración militar, con el comandante en jefe del Ejército, el general Alexander von Falkenhausen, como gobernador. Von Falkenhausen, que a mediados de la década de 1930 había sido consejero del líder chino, el general Chiang Kai-shek, era conocido por su actitud crítica hacia el régimen nazi; por eso, en un principio, los holandeses tuvieron la esperanza de que la ocupación alemana se llevara a cabo en concordancia con las leyes internacionales. Sin embargo, Hitler no respetaba ninguna de estas leyes y puso al frente de la administración civil al *Reichskommissar* Arthur Seyss-

Inquart, a quien encargó que asegurara una colaboración económica más estrecha con Alemania. Seyss-Inquart era austríaco, pero también un nazi intransigente y un protegido de Himmler. Otra señal que indicaba que se iba a gobernar con puño de hierro fue el nombramiento del *Brigadeführer* Hanns Albin Rauter como comandante de las SS en el país y director de la Policía. Las órdenes de ambos consistían en ganarse a la población «de sangre afín» y gobernar los Países Bajos con un trato «considerado».[2] Esto significaba que no tratarían a los holandeses como *Untermenschen*, es decir, personas racialmente inferiores, como en el caso de los polacos, por ejemplo, pero que Alemania seguía con la intención de llevarse su parte del saqueo y del botín conseguido en los Países Bajos y que iba a tratar a los holandeses con extrema dureza en lo relativo a la seguridad.

Los Den Hartog descubrieron pronto lo intimidante que era la presencia de los soldados y de la policía de las SS. Un domingo, habían salido a pasear con unos amigos cuando unos soldados alemanes llamaron al hijo adolescente de sus visitantes; le taparon los ojos y le clavaron una pistola en la mejilla, todo ello frente a las dos familias. Lo soltaron enseguida, pero no era el tipo de acción con el que uno se gana a la población de un país conquistado. De hecho, no importaba lo tolerante que fuera el gobierno según los estándares nazis, pues los ocupantes tenían toda la intención de exprimir económicamente a los holandeses hasta la última gota.

Al capitán francés Daniel Barlone le había llevado bastante tiempo alcanzar Inglaterra, pues había tenido que viajar a través del Marruecos español para llegar luego a Lisboa, pero finalmente alcanzó su destino a principios de octubre, justo cuando los últimos funcionarios franceses regresaban voluntariamente a Francia haciendo la ruta inversa. Barlone quedó asombrado ante la ingenuidad de muchos de sus compañeros franceses y, por supuesto, de la del propio mariscal. «¿Pétain y Weygand piensan que Gran Bretaña es incapaz de defenderse y de ganar la guerra con sus quinientos millones de súbditos, su capacidad ilimitada para comprar armas en Estados Unidos y sus dominios, que se han implicado en cuerpo y alma en el conflicto?», se había preguntado en su diario ya en el mes de julio.[3] En ese momento del verano, sin embargo, solo una pequeña minoría era capaz de pensar racionalmente, como Barlone, sobre la capacidad de Gran Bretaña.

El nuevo régimen francés lo horrorizó y le disgustó profundamente que la prensa hubiera quedado reducida a ser poco más que un altavoz nazi. «No debe hablar de nuestra derrota y sometimiento —escribió— ni de los duros tiempos que nos esperan. Tiene que mantenernos abatidos y desesperanzados, persuadirnos de que no hay salida... Pero sobre todo deben mantenernos en el estupor y la torpeza de los irremisiblemente derrotados. Probablemente sea ese el «Nuevo Orden» tan ruidosamente prometido por Hitler y Mussolini. No es para mí, gracias».[4]

Sin embargo, estaba claro que allí había pocas ganas de seguir con la lucha, y el capitán Barlone, Jean-Mathieu Boris y otros que habían emprendido el camino hacia Inglaterra y habían jurado seguir la bandera de De Gaulle eran minoría. Edward Spears, ahora oficial de enlace de Churchill con De Gaulle, había acompañado al general a Liverpool inmediatamente después del armisticio, donde habían hecho todo lo que habían podido para persuadir a unos quince mil marineros franceses de que no se marcharan. Spears les ofreció salarios a cambio de labores básicas, pero rehusaron por unanimidad. «En cuanto a lo que podría pasarle a Inglaterra —dijo Spears—, no podría haberles importado menos».[5]

La prensa controlada por los nazis y por Vichy se aprovechó mucho de los soldados franceses retornados dispuestos a hablar contra Gran Bretaña y en apoyo de Pétain. Uno de ellos era Gonthier de Basse, un antiguo piloto de la Armée de l'Air que se había indignado cuando, después del ataque a Mers el-Kébir, le habían ofrecido dinero para servir al Reino Unido. Alegó que habría sido una traición. «Camaradas franceses —proclamó— nuestro deber es seguir a nuestro líder, el mariscal Pétain, para que nuestra derrotada Francia ocupe su lugar en la Nueva Europa, a fin de que nuestros prisioneros franceses vuelvan pronto a casa».[6]

A pesar del abrumador deseo de la mayoría de los franceses de volver a casa, agachar la cabeza y seguir con su vida en la nueva Francia, algunas colonias optaron por mostrar su adhesión a la Francia Libre de De Gaulle. Francia tenía un considerable número de colonias en África. Estaban Argelia y el Marruecos francés, el África Occidental y el África Ecuatorial Francesa. Pero mientras los territorios del norte de África y del África Occidental eligieron ponerse bajo la bandera de Vichy, buena parte del África

Ecuatorial Francesa, de la que formaban parte Congo y Camerún, tomó partido por la Francia Libre.

Con este fuerte apoyo africano, los británicos y la Francia Libre del general De Gaulle decidieron intentar ampliar su influencia a África Occidental. Se consideró que hacer ondear la Cruz de Lorena, la nueva bandera de la Francia Libre, sobre el África Occidental francesa enviaría un potente mensaje al mundo y, desde un punto de vista práctico, Dakar también ofrecería a los Aliados un puerto de referencia mucho mejor que Freetown, en Sierra Leona. Además, las reservas de oro tanto del Banco de Francia como del Gobierno polaco en el exilio estaban almacenadas en Dakar. En definitiva, ganar Dakar para la causa de la Francia Libre reportaría muchos beneficios.

Sin embargo, el asalto, lanzado el 23 de septiembre, fue un fracaso. Los aviones de la Francia Libre despegaron del portaviones británico *Ark Royal* y fueron capturados inmediatamente tras su aterrizaje en el aeropuerto de Dakar. Un intento de desembarcar tropas topó con un intenso fuego de artillería, por lo que De Gaulle ordenó que se suspendiera. Dos submarinos y un destructor de Vichy acabaron hundidos, mientras que los acorazados británicos *Barham* y *Resolution* resultaron dañados por el fuego de las defensas costeras. Cuando el almirante Cunningham, que estaba a bordo del *Barham*, sugirió a De Gaulle que lo mejor sería suspender el ataque para no tener más bajas, el líder de la Francia Libre estuvo de acuerdo. El fracaso de la operación supuso una pérdida de prestigio para los británicos pero fue un doloroso revés para De Gaulle. «Pasé por lo que una persona debe de sentir —manifestó— cuando un terremoto sacude su casa brutalmente y le llueven sobre la cabeza las tejas que se desprenden de su tejado».[7]

Para colmo, tras este fracaso de De Gaulle existía el peligro de que otras posesiones francesas que apoyaban a la Francia Libre trasladaran su apoyo a Vichy. Sin embargo, ninguna lo hizo. De hecho, en noviembre, Gabón, la única avanzadilla de Vichy en el África Ecuatorial Francesa, fue tomada con éxito por el general Philippe Leclerc y sus fuerzas de la Francia Libre. Fue un consuelo, pero el fracaso de Dakar había puesto de relieve que no habría un levantamiento masivo en las colonias de Vichy a corto plazo, y mucho menos en la Francia Metropolitana. Fue un revés para De Gaulle y también para Churchill, que había apoyado el plan

de encender en Francia la llama de la resistencia. Además, era un nuevo recordatorio, por si hacía falta alguno, de que no podía haber una victoria ni fácil ni rápida sobre el Eje.

Sin embargo, el fracaso de Dakar no significaba que la colonia fuera pronazi o que, a su tiempo, la mayoría no fuera a cambiar de parecer. La verdad era que Vichy, como norma general, tenía más apoyo cuanto más lejos se estaba de la Francia ocupada. En el África Occidental Francesa no había esvásticas ni soldados alemanes. Además, mucha gente en Francia se había sentido feliz al dejar el futuro del país en manos de uno de los franceses más venerados. «El mariscal Pétain era en la historia de mi país —escribió René de Chambrun— un símbolo de integridad, patriotismo y gloria militar».[8] Había mucha gente que pensaba que Francia estaba mejor sin políticos corruptos e incapaces de ponerse de acuerdo o actuar. En Argelia, donde el general Weygand había sido nombrado delegado, había un sentimiento generalizado de que era perfectamente posible ser de derechas, pro-Pétain y aun así antialemán. Weygand, que había exhortado a un armisticio en junio, lo había hecho en la creencia de que era posible salvar el honor en cierta medida y luego contraatacar; seguía siendo abiertamente antialemán. De hecho, al norte del África favorable a Vichy se le había permitido mantener en activo a 30 000 soldados, una cifra que luego se permitió que llegara a los 120 000 tras el ataque británico a Mers el-Kébir; los alemanes pensaron que era un precio pequeño que había que pagar para asegurarse las posesiones que seguían fieles a Vichy. Alemania no quería la carga de dotar de hombres a los territorios franceses de ultramar. Por eso, para los que vivían en el norte de África, parecía que la vida no había cambiado demasiado.

De la Francia Metropolitana, no podía decirse lo mismo, desde luego, aunque muchos de los que volvían de Gran Bretaña se habían hecho otras ilusiones. Solo alrededor de dos quintas partes de Francia seguían en manos del gobierno de Vichy. La propia ciudad había sido elegida como una especie de solución provisional; la mayoría había pensado en el verano de 1940 que Gran Bretaña sería derrotada pronto, que los alemanes regresarían a Alemania y que Francia sería devuelta a los franceses, con lo que el gobierno regresaría a París. Después de haber supervisado esta transición, Pétain, que después de todo había rebasado con creces los ochenta años, dimitiría tras haber cumplido con su tarea.

La resistencia de Gran Bretaña cambió todo aquello; y no cabe duda de que el entusiasmo por el régimen de Pétain empezó a decaer con el Año Nuevo, especialmente debido a que no había ningún indicio de que los prisioneros de guerra franceses fueran a regresar a casa pronto. Pese a ello, descontento no es lo mismo que rechazo. Además, en el resto del mundo se consideraba a Vichy como un gobierno legal, y en la pequeña localidad termal, situada en Auvernia, estaban acreditadas más de cuarenta embajadas, incluidas la de Rusia y la de Estados Unidos. Como es natural, Gran Bretaña había roto relaciones diplomáticas con el régimen aunque permitió que una compañía canadiense de seguros de vida siguiera pagándole una pensión al mariscal.

Pero aunque se suponía que la Francia de Vichy vivía bajo la dictadura legitimada de Pétain, más de la mitad del país estaba ocupado, y eso comprendía la costa atlántica, el norte y muchas de las ciudades más importantes de Francia, incluida París. El norte, incluido Pas-de-Calais y los puertos del canal de la Mancha, formaban parte de la «zona prohibida», que no estaba gobernada desde París sino desde Bruselas. En París, había toque de queda, un estricto racionamiento, casi no circulaban vehículos y las normas eran diferentes para los civiles y para los diferentes rangos alemanes. París estaba bajo un comandante militar, desde octubre era el general Otto Stülpnagel, que era en la práctica un gobernador militar con tropas a su cargo para ejercer la labor policial y mantener el orden.

Entre los que se encontraban en ese momento en París estaba el joven austríaco judío Freddie Knoller. Desde que lo habían enviado en mayo al campo de internamiento de Saint-Cyprien, había pasado por diversas peripecias, pero al menos seguía vivo y, ahora, en libertad, aunque no exactamente sin condiciones. En el campo, estuvo a punto de ser violado por un guardia senegalés, pero después de haberle propinado un rodillazo en los genitales, salió corriendo y tomó rápidamente la decisión de fugarse del campo para librarse de las represalias. Esto lo había hecho la noche del 11 de agosto reptando por debajo de la alambrada y enfilando el camino hacia Gaillac, donde fue acogido por algunos primos que lo proveyeron de papeles falsos con un nuevo nombre: Robert Metzner.

Sin embargo, en la soñolienta Gaillac muy pronto se sintió inquieto y con la inmadurez propia de la juventud tomó la de-

cisión de volver a la ahora ocupada Bélgica para buscar su chelo. Provisto de un salvoconducto de la *Mairie* de la ciudad para salir de la zona de demarcación, y con papeles todavía más falsos que certificaban que iba camino de su casa en Metz, Alsacia, llegó hasta Bélgica y luego se dirigió a Amberes para ver a los Apte, la familia que lo había acogido cuando llegó por primera vez en 1938. Sin embargo, ya no vivían allí y más adelante se enteró de que se habían marchado a Inglaterra. De camino a Eksaarde se encontró con que el Centro Judío había sido saqueado y, por supuesto, no había señales de su violonchelo. De allí volvió a Bruselas y compró un billete de tren a París. Era una idea loca: era un joven judío austríaco sin un céntimo e iba directo al corazón de una ciudad ocupada por los alemanes. Pero era joven, viril y estaba hambriento de sexo, y la ilusión de Montmartre y de los clubes clandestinos lo atraían a la ciudad como la luz a las polillas.

A pesar de todo, tuvo suerte, pues lo contrató un judío dueño de un restaurante que le dio de comer y le ofreció un trabajo de lavaplatos en la cocina. Había otro joven judío vienés, Otto, que trabajaba allí también clandestinamente. Hicieron buenas migas rápidamente y Knoller aceptó compartir el sencillo piso de Otto. Estaba en la última planta de un viejo edificio: una sola habitación con dos camas, una despensa, un par de sillas y un lavamanos. «Si vienen los alemanes —le había dicho Otto— podemos trepar fácilmente desde el balcón hasta el tejado».[9]

Siempre que tenían ocasión, Knoller y su nuevo amigo iban hasta Pigalle, el barrio rojo. Una tarde, Knoller se había fijado en un joven elegantemente vestido y con un magnífico aspecto mediterráneo que acompañaba a los soldados alemanes hasta las puertas de los cabarets. Una vez entraban, él volvía a la calle. Estaba claro que ese hombre ganaba dinero, y a Knoller se le ocurrió que si él conseguía desempeñar un papel similar, no solo ganaría dinero sino que, todavía más importante, le proporcionaría una cobertura. Otra noche volvió a ver al hombre y, armándose de valor, caminó decididamente hacia él. «Señor, soy un refugiado de Metz —le dijo—. Estoy sin blanca aquí en París. Mi alemán es muy bueno, por eso pienso que podría serle útil. He estado observándolo y me doy cuenta de cómo se gana la vida. Si he de serle franco, necesito algo de dinero».

El hombre lo miró de arriba abajo, luego le dijo: «Venga conmigo». Knoller lo acompañó hasta un bistró cercano. Allí el hom-

bre le pidió que se sentara y le dijo que su nombre era Christos y que era griego. Se ganaba la vida llevando alemanes a los clubes, que luego le daban un porcentaje de las consumiciones. Knoller se ofreció a trabajar para Christos y pasarle un porcentaje de sus propias ganancias. Se acordaron los detalles y se cerró el trato. «Solo una pequeña advertencia —puntualizó Christos—. Si tratas de engañarme, tengo algunos amigos que pondrán las cosas en su lugar». Por otra parte, le dijo, si iban a ser amigos, desde luego había alemanes más que suficientes para los dos. «No puedo encargarme de todos», admitió. Incluso invitó a Knoller a compartir su piso. Knoller lo aceptó y al hacerlo dejó a Otto y su empleo en el restaurante judío. Tuvo la sensación de que para sobrevivir tenía que pensar en sí mismo y dejar atrás su identidad judía. Con su pelo rubio y ondulado y su cara redonda y joven, a primera vista no parecía judío. Se había dado cuenta de que necesitaba sacar el máximo partido a las pocas bazas que tenía.

Christos le compró un traje, una camisa y una corbata, lo llevó a varios burdeles y se lo presentó a las madamas, y con eso empezó su vida como alcahuete. Descubrió que no le costaba ningún trabajo mantener la mentira que había creado; tenía un talento natural para su nuevo trabajo y llevó con facilidad a una ristra de alemanes directamente hacia los burdeles. «Estaba a la deriva, prácticamente sin amigos y en constante peligro de ser descubierto —escribió—, pero me sentía como un pájaro liberado de su jaula».[10] Había encontrado un cauce para su creatividad y su espíritu independiente.

También seguía en París Andrée Griotteray, que había conservado su trabajo en el cuartel general de la policía, donde los policías franceses y alemanes trabajaban ahora codo con codo. De nuevo estaba viviendo con toda su familia, que no habían podido embarcarse hacia Inglaterra y habían vuelto a casa. Andrée y su joven hermano, Alain, estaban implicados también en las tareas de la todavía muy embrionaria resistencia. Alain, que ahora estaba en la Sorbona, y unos cuantos amigos suyos habían empezado a escribir y repartir un boletín de la resistencia llamado *La France*. Andrée había aceptado no solo mecanografiarlo sino también utilizar las instalaciones de impresión de la oficina para sacar copias para la distribución. Hacer eso en el cuartel general de la policía no solo era valiente sino, francamente, bastante temerario.

Al acercarse las conmemoraciones del 11 noviembre, el Día del Armisticio, Alain y su amigo Nöel Le Clerq decidieron or-

ganizar una manifestación antialemana en los Campos Elíseos. *«Résistez l'envahisseur»*, publicaron en *La France*. *«L'Étoile vers 16 heures»*. Fue un éxito absoluto que reunió alrededor de tres mil estudiantes, que gritaron desafiantes y cantaron *La Marsellesa*. Tanto la policía como los soldados alemanes se movieron con rapidez para reprimir la manifestación. Alain Griotteray consiguió librarse de ser arrestado y cruzó al otro lado del Sena, donde pasó la noche en casa de unos amigos. Cuando los soldados alemanes cargaron para disolver a la multitud, Andrée y una amiga se cogieron del brazo y se alejaron del lugar caminando tranquilamente. Tampoco los detuvieron.

Aunque París estaba gobernado por los alemanes, Vichy tenía representantes en la ciudad. Uno de los intermediarios clave era Otto Abetz, curiosamente el embajador alemán en la parte de Francia que estaba ocupada y gobernada por Alemania. Abetz seguía teniendo una buena amistad con Jean Luchaire, que había sido nombrado editor del diario proalemán *Le Matin*. Ahora también estaba de vuelta en París su hija, la estrella de cine Corinne Luchaire, que había regresado a Francia, después de haber terminado su película en Italia, solo para volar a Saint-Brieuc, en la Bretaña, junto a una amiga judía en un intento de huir del conflicto. Corinne llevaba allí algún tiempo después del armisticio cuando el comandante alemán de la zona la citó y le dijo que era sospechosa de ser una espía. Le señaló que había hecho muchos viajes, que hablaba varias lenguas y que ahora estaba viviendo cerca de la costa atlántica. Eso era, le dijeron, altamente sospechoso. Con este aviso se marchó de inmediato a París, donde se reunió con su padre.

Sin embargo, a Corinne le preocupaba la actual amistad de su padre con Abetz. «No sé por qué —escribió—, pero me hace sentir incómoda».[11] Jean Luchaire no solo era amigo de Otto Abetz, sino también de Pierre Laval, dos veces primer ministro en la década de 1930, antiguo ministro y ahora vicepresidente de Pétain. De este modo, Luchaire estaba en una posición ideal para ser no solo el editor de un diario pro régimen, sino también un intermediario entre París y Vichy. Era un puesto extraoficial, pero que a menudo lo llevaba a Vichy. Cruzar la zona ocupada requería salvoconductos especiales, pero en una ocasión consiguió los papeles necesarios para llevarse a su hija con él.

Vichy era un hervidero, lleno de rostros familiares de París que deambulaban alrededor de los principales hoteles de la ciudad, donde residía ahora el Gobierno. Pétain tenía habitaciones en el Hôtel du Parc, y la proximidad a sus habitaciones se consideraba un signo de poder. Corinne cenó y almorzó con muchos de los nuevos miembros del gobierno que, al parecer, deseaban tanto hablar con su padre como ser vistos con ella. «Todo el mundo —escribió— escuchaba atentamente sus consejos y sus opiniones. Cuando estaba en Vichy, se lo esperaba con expectación en París. Y cuando estaba en París, se lo esperaba con expectación en Vichy».[12] Él claramente estaba encantado de hallarse en el corazón de la nueva política, pero Corinne se preguntaba si su padre no estaría siendo un poco ingenuo. «Él no sabía —añadió— que el éxito engendra celos».

Los celos fueron la principal causa de la caída de Pierre Laval en diciembre. A Pétain nunca le había gustado y le preocupaba que su vicepresidente estaba tomando demasiadas decisiones proalemanas por su cuenta. Laval también tenía la costumbre de echarle el humo a la cara, cosa que irritaba profundamente al mariscal y que consideraba una falta de respeto. En diciembre, Pétain pidió a todos sus ministros que escribieran sus cartas de dimisión. Laval lo hizo así, pensando que era un truco para cargarse a René Belin, el ministro de Trabajo. No lo era; la treta tenía como fin echarlo a él. Un asombrado Laval fue rápidamente puesto bajo arresto y no pasó mucho tiempo antes de que, en lo que fue un episodio realmente insólito, fuera rescatado de manera espectacular por las tropas alemanas que irrumpieron en la zona «libre» y se lo llevaron a París.

La destitución de Laval se produjo después de una serie de conversaciones entre el general Warlimont y Abetz por parte de los alemanes y varios ministros influyentes de Vichy, entre los que se encontraba el almirante Darlan, sobre una colaboración más estrecha entre ambas naciones o, por decirlo de otro modo, sobre la posibilidad de que Vichy se uniera al Eje. El hecho de que Mussolini estuviera en contra de ese movimiento ya no preocupaba a sus aliados alemanes. Warlimont era plenamente consciente de que Laval había sido la fuerza impulsora de las conversaciones en el lado francés, pero su arresto, que a Hitler le pareció un desaire por parte de Pétain, acabó de inmediato con las conversaciones. El menosprecio de Hitler hacia Francia no había cambiado desde

el armisticio, como quedó claro en las brutales reparaciones exigidas. «Según los planes de Hitler —dijo Warlimont—, a Francia le iba a corresponder un papel secundario en la Nueva Europa dirigida por Alemania... Él sacaba sus ideas sobre Francia de libros probablemente sesgados y que nunca se molestó en cuestionar. Así bosquejó una Francia decadente que se hundiría en un perpetuo declive».[13] Pétain y su gobierno podían sacar pecho en la zona no ocupada pensando que habían hecho lo mejor para Francia y creyendo que tenían poder real, pero era completamente ilusorio. Eran marionetas de Hitler, y mientras la guerra continuara, la vida en Francia no haría más que ir a peor.

Sin embargo, por el momento, la Francia de Vichy estaba a salvo de los ataques de los bombarderos, que era mucho más de lo que podía decirse de Gran Bretaña, de Alemania, de Italia o de algunos otros países donde la guerra seguía adelante. El mal tiempo de diciembre había obstaculizado los esfuerzos de la Luftwaffe para bombardear Inglaterra, pero el cielo se aclaró lo suficiente el 29 de ese mismo mes y los bombarderos volvieron a Londres con renovado ímpetu. Siguiendo la sugerencia de Goebbels, a la Luftwaffe le gustaba lanzar un duro ataque siempre que Roosevelt estaba a punto de hacer una importante declaración, con la esperanza de que las noticias de la destrucción que habían provocado diluyeran el efecto de las palabras del presidente.

Roosevelt había insistido en hablar de la guerra mientras dirigía sus «charlas informales» a la nación, y en la última de 1940 habló sin tapujos. «No podemos escapar al peligro —dijo a los estadounidenses— ni al miedo al peligro, arrastrándonos hasta la cama y escondiendo la cabeza bajo las sábanas».[14] La única paz que se podía alcanzar con los nazis sería la de la rendición total, prosiguió. No era concebible negociar con gente de esa calaña, y mucho menos llegar a acuerdos con ellos. Más bien, le correspondía a Estados Unidos ayudar a que Gran Bretaña y sus aliados ganasen la guerra. Estados Unidos, dijo a los oyentes, tenía que convertirse en el «arsenal de la democracia».

Casi al mismo tiempo que Roosevelt estaba grabando sus «charlas», otro estadounidense observaba el bombardeo de Londres. Ernie Pyle era un reportero, más que un hombre de radio, que ya había revolucionado la manera en que un periodista podía escribir. Su estilo era sencillo: hablaba con la gente, observaba

lo que sucedía a su alrededor y luego escribía como si estuviera hablándole a alguien que tuviera al lado. Sus columnas eran informales, equilibradas, sensibles, a menudo humorísticas y con frecuencia también emotivas. Se había hecho un nombre viajando por Estados Unidos y registrando los acontecimientos de la vida diaria, y sus artículos, distribuidos a través de la cadena de periódicos Scripps Howard, hicieron que millones de lectores lo consideraran un amigo más. Divertido e inteligente, pero con tendencia a la depresión, era un hombre complicado que, a pesar de toda su originalidad y pericia aparentemente natural en su trabajo, ocultaba un profundo miedo al fracaso. Tal como estaban descubriendo sus lectores, su enfoque íntimo e informal hacía que en sus textos cobraran vida las experiencias de los británicos bajo el *Blitz*.[15]

Su llegada había coincidido con una tregua en los bombardeos pesados, y le había impresionado con el menguado efecto que el *Blitz* había tenido hasta entonces. «Hasta el momento —escribió en uno de sus primeros despachos— el ataque relámpago sobre Londres es un fracaso. Londres está tan tocado como muerta está una persona que se haya machacado un dedo». Sin embargo, en la noche del 29 de diciembre, le conmocionó lo que vio. Acompañado de algunos amigos, subió hasta un alto y ennegrecido balcón que le permitía tener una visión directa de la City y del East End. «Había algo de inspirador precisamente en el aterrador salvajismo de todo ello —escribió—. Las llamas se propagaban, elevándose en el aire, mientras los bomberos se atareaban afanosos, como abejas zumbando con furia ciega».[16] Los incendios más importantes parecían estar directamente frente a ellos, en torno a la catedral de San Pablo; las llamas se elevaban cientos de metros por encima y el humo rodeaba la gigantesca cúpula.

Observando estos incendios estaba también Gwladys Cox, que acababa de recuperarse del trauma de haber perdido su piso. Había alquilado un sucio y deprimente lugar por un mes, luego se había retirado al Lake District y acababa de regresar a la capital, donde había vuelto a alquilar un piso en una planta baja en Honeybourne Road, cerca de su antiguo domicilio. Había necesitado todo ese tiempo para conseguir reparar o sustituir sus muebles y secar y limpiar sus alfombras.

Un vecino holandés la invitó a ver el ataque en curso y juntos contemplaron el bombardeo con fascinado horror. «Masas de

humo rosado y numerosos fogonazos de color de las explosiones atravesaban una y otra vez las nubes rojizas —relató en su diario—. Solo podíamos adivinar la destrucción ocasionada por cada fogonazo o explosión».[17] Temía por las iglesias de Wren, las bibliotecas, el Ayuntamiento y otros edificios históricos. «Nos aturdía pensar que Londres no había sufrido una experiencia tan dura desde el Gran Incendio de 1666».

Para Ernie Pyle, más cercano a la escena, la vista de Londres en llamas fue, y le daba vergüenza confesarlo, una estampa hermosa. «San Pablo estaba rodeada por el fuego —escribió—, pero las llamas pasaban de largo. Allí permanecía, con sus enormes proporciones, despejándose poco a poco de la manera en que los objetos toman forma al amanecer. Era como el cuadro de alguna milagrosa figura que aparece ante los soldados hambrientos de paz en un campo de batalla».[18]

Columnas como esta, emisiones de radio, películas documentales e incluso fotografías como la del fotógrafo de moda Cecil Beaton, cuya imagen de unas niñas heridas en sus camas del hospital se publicó en la portada de la revista *Life;* todo ayudaba a Roosevelt a vender la idea de ayudar a Gran Bretaña.

El presidente había anunciado su intención de «prestar» a Gran Bretaña la ayuda que necesitaba, y lo había hecho el 17 de diciembre en una conferencia de prensa de la Casa Blanca después de su crucero de descanso en el *Tuscaloosa.* Este préstamo se plasmaría en un proyecto de ley que esperaba que el Congreso aprobara pronto. La mejor defensa para Estados Unidos, dijo, era que Gran Bretaña tuviera éxito en su propia defensa. Lo que proponía era dar a Gran Bretaña la ayuda que necesitaba sin ponerle detrás el precio en dólares. «Permítanme que les dé un ejemplo —dijo a los periodistas asistentes—. Supongamos que hay un incendio en casa de mi vecino y yo tengo una manguera larga y si la conecto a su toma de agua puede que lo ayude a apagar ese incendio. ¿Qué hago entonces? No voy y le digo: «Vecino, mi manguera me costó quince dólares; tienes que pagarme esos quince dólares». ¡No! Yo no quiero esos dólares. Quiero que me devuelva mi manguera cuando haya extinguido el incendio».[19] La parábola del vecino fue un golpe maestro, así como también el lenguaje directo y próximo que empleó el presidente —algo que ya había descubierto Ernie Pyle—, que hizo que su mensaje llegara y convenciera a sus conciudadanos. Acalorados debates se



Los cazas provocan un incendio en Londres. El *Blitz* empezó en septiembre de 1940 y continuó hasta mayo de 1941. Los daños fueron cuantiosos, pero no lo suficiente como para afectar gravemente el esfuerzo bélico británico.

sucedieron en el Congreso, pero la combinación de un cambio en la opinión pública, un presidente recién reelegido con una holgada mayoría y una administración del Estado unida como un solo hombre detrás de Roosevelt iba a hacer que los aislacionistas tuvieran muy difícil oponerse a la nueva ley.

A principios de enero, el presidente envió a Harry Hopkins a Gran Bretaña. Llegó en hidroavión y desembarcó el 9 de enero en Poole Harbour, en la costa sur, procedente de Lisboa. Fue recibido por Brendan Bracken, persona del círculo íntimo de Churchill y su secretario parlamentario privado. Hopkins todavía estaba afectado por el agotador viaje, pero cuando iban en el tren hacia Londres se asomó por la ventanilla y exclamó:

—¿Van a permitir que Hitler les arrebate estos campos?

—No —fue la escueta respuesta de Bracken.[20]

Finalmente, Hopkins se reunió con Churchill al día siguiente después de un recorrido hasta el n.º 10 de Downing Street. «Un

corpulento y sonriente caballero de cara roja se plantó ante mí —le escribió a Roosevelt aquella noche—, me extendió una mano carnosa pero firme y me dio la bienvenida a Inglaterra».[21] Luego almorzaron juntos en un pequeño comedor en el sótano, donde conversaron durante tres horas.

Los dos hombres se entendieron enseguida. Churchill hizo todo lo posible para agasajarlo y Hopkins hizo rápidamente amigos con su talento, su encanto y habilidad para ir directo al grano; se llevó especialmente bien con la esposa de Churchill, Clementine, a quien a menudo le costaba conocer a alguien nuevo, pero que se sentía a la vez atraída por el humor mordaz de Hopkins y conmovida por su fragilidad.

Su visita incluyó fines de semana en Chequers, un almuerzo con el rey y la reina, y viajes para ver la Flota Nacional en Scapa Flow, los cañones y las defensas de Dover, y los daños causados por las bombas en Portsmouth. También hubo otros almuerzos y otras cenas. El sábado 11 de enero, Churchill lo había llevado a Ditchley, cerca de Oxford, para pasar un típico fin de semana aristocrático en el campo. También estaban allí no solo Oliver Lyttelton, sino también Jock Colville, y después de cenar Churchill pronunció uno de los todavía que Lyttelton llamaba sus «majestuosos monólogos».[22] «No buscamos riqueza, ni conquistas territoriales —dijo Churchill— solo buscamos el derecho del hombre a ser libre; buscamos su derecho a adorar a su Dios, a conducir su vida a su propio modo, a salvo de persecuciones», y siguió en la misma línea un poco más. Luego hizo una pausa y preguntó: «¿Qué dirá el presidente a todo esto?».

Hopkins se tomó un momento antes de responder, y luego, con su acento del Medio Oeste dijo:

—Bueno, señor primer ministro, no creo que al presidente le importe un comino todo eso. —Hizo una nueva pausa. Lyttelton estaba empezando a sudar. Luego Hopkins agregó—: Verá, a nosotros lo único que nos interesa es derrotar a ese maldito hijo de perra de Hitler.

Lyttelton, y todos los demás, no pudieron contener una ruidosa carcajada.

El sábado 8 de febrero, Hopkins pasó su último día completo en Inglaterra, concretamente en Chequers, donde llegaron las noticias de que el proyecto de ley de Arrendamiento Financiero había sido aprobado en la Cámara de Representantes por 260

votos a favor y 165 en contra. Ahora solo faltaba que pasara por el Senado.

Al día siguiente, Hopkins partió hacia Estados Unidos, después de haber escrito una última nota garabateada a mano a Churchill. «Nunca olvidaré estos días en su compañía —escribió—, ni su absoluta certeza y su enorme deseo de alcanzar la victoria. Siempre me gustó Gran Bretaña. Ahora me gusta más».[23]

Capítulo 38

Salvados de las profundidades

El 14 de diciembre, el *Western Prince*, un carguero británico de 10 000 toneladas que también llevaba pasaje, fue alcanzado por un torpedo disparado desde el *U-96* a unos 400 kilómetros al sur de Islandia. Entre los 61 pasajeros estaba Cyril Thompson, que llevaba de vuelta a Inglaterra un maletín negro que contenía el borrador del acuerdo de fabricación de barcos al que había llegado con el contraalmirante Land y Henry Kaiser. El torpedo alcanzó al barco por babor, en la parte delantera, antes del puente, provocando una gigantesca explosión y una enorme columna de agua que cayó en cascada sobre la cubierta. A continuación, el barco se estremeció y empezó a hundirse por la proa. El capitán ordenó que todos se dirigieran de inmediato a los botes salvavidas.

Serían las 6.40 de la madrugada y Thompson, que se encontraba en su camarote, se vistió apresuradamente, cogió su importantísimo maletín y se dirigió hacia los botes a toda velocidad justo cuando estaban preparándolos para el descenso. El barco se hundía peligrosamente, pero rezó para que se mantuviera a flote un poco más. Él y los demás pasajeros y miembros de la tripulación treparon a los botes, los hicieron descender hasta el agua y se pusieron a remar frenéticamente. Thompson aprovechó su corpulencia y musculatura, propias de un jugador de rugby, para tirar del remo con todas sus fuerzas.

El submarino emergió sin previo aviso a unos cincuenta metros de ellos y varios miembros de su tripulación subieron al puente y empezaron a sacar fotos del barco que se hundía. Lo que no sabían era que el capitán del *Western Prince* y un par de tripulantes habían recordado de repente que la recolección de fondos para los Spitfire aún estaba en la caja fuerte del barco y habían vuelto a buscarla. Todavía estaban a bordo cuando el *U-96* les

dio el golpe de gracia con un segundo disparo que resultó fatal. Se produjo otra explosión, esta vez de grandes dimensiones y con una gran cortina de llamas. Poco después, el barco se hundió por completo al tiempo que se escuchaba el sonido lastimero de su silbato.

Thompson y los demás pasajeros se quedaron entonces solos en la oscuridad plomiza y desolada del Atlántico, en medio de un oleaje que iba en aumento y sometidos al azote del cortante viento del ártico. Hacía un frío terrible y la situación no pintaba bien para los supervivientes.

La radio alemana anunció el hundimiento, algo que causó gran preocupación en el Almirantazgo, además de hacer pasar un par de días horribles a la mujer de Thompson, Doreen, que por casualidad escuchó la noticia en una emisión alemana y, como es natural, se temió lo peor. Sin embargo, su marido no solo estaba aún con vida, sino que llevaba consigo el contrato. Siguió remando durante nueve horas más y fue entonces, justo cuando los supervivientes ya se preparaban para una noche larga y terrible, que divisaron una fragata y dispararon varias bengalas. Para gran alivio de todos, el navío los localizó y dio la vuelta. Era el *Baron Kinnaird*, y estaba claro que su tripulación era tremendamente valiente: el buque navegaba a una velocidad de nueve nudos, demasiado lento para ir en convoy, por lo que se veía obligado a cruzar el océano en solitario, con el riesgo que ello suponía. El hecho de pararse para rescatar a los náufragos de otro barco también era muy arriesgado, pero aun así rescataron a todos los supervivientes del *Western Prince* y, en lugar de continuar rumbo a Halifax, el *Baron Kinnaird* dio la vuelta y regresó a Escocia. Llegaron sanos y salvos al puerto de Gourock, en el río Clyde, sobre las diez de la mañana del 18 de diciembre.

Probablemente el gobierno británico hubiera firmado esos papeles medio empapados de todos modos, pero el hecho de que Thompson llegase a Londres justo después de pasar aquel calvario no fue en absoluto perjudicial. Les sirvió para recordar, si es que era necesario, que debían encontrar la manera de construir más barcos mercantes. El histórico acuerdo se firmó el 20 de diciembre. Kaiser y sus empresas se encargarían de construir los dos astilleros y las embarcaciones. Mejor todavía, los barcos se construirían según el último diseño de Cyril Thompson, al que había otorgado el nombre provisional de *Casco n.º 611*. Cuando se

construyó el primero fue bautizado como *Empire Liberty* y, a raíz de aquello, se acuñó el término *«liberty ship»,* barco de la libertad.

Mientras tanto, en el Desierto Occidental, la Fuerza del Desierto Occidental del general Richard O'Connor, ahora rebautizada como XXX Cuerpo, seguía masacrando al Décimo Ejército italiano con la valiosa ayuda de la RAF. Aunque las fuerzas aéreas disponibles aún no eran muy numerosas, les había beneficiado la apertura de la ruta Takoradi, que se había probado por primera vez justo antes de la guerra, y que consistía en transportar los aviones en barco hasta Takoradi, en el África Occidental, para que después atravesaran volando el continente haciendo escala en distintos puestos de avanzada hasta llegar primero a Jartum, en Sudán, y desde ahí a Egipto. Entre septiembre y finales de año se añadieron de este modo a la RAF de Oriente Próximo 41 Wellington, 87 Hurricane y 85 Blenheim.

Tony Smyth era ahora el comandante de la escuadrilla A del Escuadrón 55, y el último día del año había atacado Bardia (ahora casi completamente rodeada por la 6.ª División australiana, que había tomado el relevo a la 4.ª División india), no solo descargando bombas, sino también botellas vacías con la esperanza de que el silbido que hacían al caer dañara la moral italiana. Después de que los once aviones terminaran la misión sin ninguna baja, sobrevolaron su cuartel general y dejaron caer un mensaje que decía: «Acabamos de desear a Bardia feliz Año Nuevo. Os lo deseamos también a vosotros».[1] Después de aterrizar en Fuka, a unos ciento treinta kilómetros de Alejandría, recibieron una llamada del mariscal del Aire Arthur Tedder, que acababa de llegar a la zona y era el nuevo comandante supremo del Aire de las fuerzas de Oriente Próximo, para darles las gracias personalmente. «Era algo totalmente distinto —subrayó Smith— a la atmósfera distante y severa que reinaba en el Mando de Bombardeo».[2] Como estaba descubriendo ya, la atmósfera en Oriente Próximo, debido a la distancia que lo separaba de casa, a la arena, al calor y frío extremos y a la necesidad constante de apañarse con menos, era comprensiblemente menos formal que en Gran Bretaña.

La mayoría de las veces, los principales problemas a los que tenían que enfrentarse las fuerzas aéreas en el norte de África eran la arena y el tener que operar en las profundidades del desierto. Sin embargo, el 4 de enero, durante un ataque a Tobruk, Smyth





Los barcos Liberty en construcción, diseñados por Cyril Thompson en el Reino Unido y adaptados para la producción en Estados Unidos. El magnate de la construcción Henry Kaiser consiguió construir dos nuevos astilleros, uno en cada costa de Estados Unidos, en solo cinco meses.

recibió un impacto en el motor y en la torreta de estribor. Cuando todavía estaba intentando evaluar los daños, su comandante, que acababa de soltar las bombas, giró hacia él y estuvo a punto de chocar. Por suerte, los daños que había sufrido su Blenheim no eran graves y consiguió regresar sin más contratiempos, sobrevolando de camino una cruenta batalla de carros de combate cerca de Bardia.

Uno de los que combatían en esa batalla en tierra era el sargento Alf Parbery, de treinta años de edad y proveniente de Woolgoolga, en Nueva Gales del Sur. Se había presentado voluntario junto con su hermano menor, Reg, justo al estallar la guerra, ha-

bían llegado a Egipto el pasado mes de febrero y habían pasado a formar parte de la Sección de Señales J de la 6.ª División. Aunque había pocas bajas, a Parbery le pareció una experiencia muy dura, sobre todo por culpa del incesante fuego de artillería. Parte de su labor consistía en desplegar el cableado del teléfono de campaña, lo que implicaba salir corriendo de las improvisadas trincheras y atravesar campo abierto a toda velocidad. Aunque intentaban hacerlo casi siempre por la noche, seguía siendo una ardua tarea, especialmente por los proyectiles que estallaban a su alrededor. A Parbery le afectó especialmente la muerte del popular jefe de su compañía, el capitán Steward, que murió al instante por impacto de metralla en la cabeza y el corazón.

Poco después, ese mismo día, Parbery se adelantó para examinar unos cañones italianos que habían capturado y se vio bajo fuego de artillería una vez más. «Todos teníamos los nervios a flor de piel después de semejante día», garabateó en su diario. «Habían sucedido cosas muy tristes, y los impactos de los proyectiles me retumbaban en la cabeza».[3] Al final, se acabó tirando de cabeza a una mugrienta trinchera italiana y se envolvió en una manta igual de sucia.

Al día siguiente, los australianos capturaron Bardia, junto con 45 000 italianos y 130 tanques. Sufrieron tan solo 500 bajas. Dos días después, rodearon Tobruk y el 22 de enero su guarnición ondeó la bandera blanca, lo que conllevó la captura de 25 000 italianos más, 208 armas de fuego y 87 tanques, varios depósitos de carburante y otros suministros. A la luz de lo sucedido, el general Wavell recibió orden de mandar a O'Connor que avanzase y se abriese camino hacia el núcleo central de Cirenaica. La siguiente parada sería Bengasi, uno de los mayores puertos de Libia.

En todo momento, durante la Operación Compass y la posterior persecución de los italianos a través del desierto, el general O'Connor fue consciente de que contaba con recursos limitados. Por otra parte, tenía en alta estima a sus divisiones, sabía que estaban bien entrenadas y bien equipadas con vehículos, mientras que las incursiones y patrullas llevadas a cabo con anterioridad habían hecho patente que los italianos estaban bajos de moral y mal entrenados, a pesar de su superioridad numérica. «Mentalmente, me parecía indispensable —dijo— maquinar algún plan que les hiciera perder el equilibrio y contribuyera a evitar que sacaran provecho de su gran superioridad numérica».[4] También le ayudó que las defensas italianas consistían en fortines improvi-



El general Richard O'Connor (izquierda), cuya Fuerza del Desierto Occidental aplastó a los italianos, y el general sir Archibald Wavell (derecha).

sados que, aunque estaban bastante bien fortificados, no se apoyaban mutuamente.

De hecho, la Operación Compass se basó precisamente en los mismos principios que utilizó el general Guderian en el ataque que había cruzado el río Mosa y atravesado Francia en mayo de ese mismo año. Antes del ataque, se habían neutralizado los aeródromos del enemigo y luego las tropas móviles habían avanzado a marchas forzadas, consiguiendo con ello tomar a los italianos completamente por sorpresa. Las tropas de vanguardia habían presionado hacia adelante, ignorando los flancos, para cortar las líneas de suministro italianas. Unas tropas más resueltas, motivadas y mejor equipadas habían arrollado a un enemigo tácticamente moribundo, autocomplaciente y atrapado en una mentalidad defensiva. El paralelismo no podía ser más obvio. Del mismo modo, las tácticas que había puesto en práctica O'Connor no solo eran correctas, sino la solución más evidente, dada la situación en la que se encontraba Gran Bretaña en aquel momento. Alemania no tenía el monopolio de la *Bewegungskrieg* a la hora de librar las batallas.

Ted Hardy y el resto de la 2.ª/3.ª Compañía de Campo de ingenieros australianos llegaron a Tobruk pocos días después de que la ciudad hubiera caído. Habían llegado a Suez a finales de diciembre y, tras pasar dos semanas entrenando y aclimatándose en el campamento de Amariya, cerca de Alejandría, los enviaron

por la carretera que cruzaba el desierto equipados con puentes, minas, cables y explosivos, como parte de la 20.ª Brigada de Infantería australiana, que a su vez formaba parte de la 9.ª División australiana, que había sido trasladada desde Inglaterra y acababa de llegar al teatro de operaciones.

Hardy tenía tan solo dieciocho años, se había alistado a los diecisiete, el verano anterior. Nacido y criado en Columbia Bay, una pequeña población al sur de Sídney, había abandonado los estudios a los catorce años y se había puesto a trabajar en una pequeña empresa de ingeniería. Decidió alistarse al enterarse de lo sucedido en Dunquerque. Su jefe, que había servido en la guerra anterior, lo dejó marchar a pesar de que era menor de edad. Tras varios intentos, Hardy consiguió que el oficial de reclutamiento aceptara su edad falsa y consiguió ser admitido. Tras un entrenamiento de casi cinco meses, se encontró a bordo del *Aquitania*, un trasatlántico convertido en barco de transporte de tropas, rumbo a Oriente Próximo. Era un cúmulo de nuevas experiencias, pero se lo tomó con calma. Hardy era un tipo flemático y tranquilo.

Se sorprendió al ver que en Tobruk todavía deambulaban algunos italianos. «Se los veía esperando en grupo —dijo—. Había desperdicios por todas partes».[5] Los ingenieros descargaron su material y establecieron su base de operaciones en uno de los lados de una colina que había cerca de la carretera, al sur de la ciudad. A continuación se pusieron a reparar la carretera, que estaba llena de aviones italianos destrozados y de baches producidos por el bombardeo de la Marina Real.

En el almacén de la base de Geneifa, cerca de El Cairo, estaba Albert Martin, de la 2.ª Brigada de Rifleros. Justo después del ataque sorpresa en Buq Buq, había contraído el dengue y lo habían tenido que hospitalizar unos días. Hacía un tiempo que se había recuperado, pero lo habían enviado a hacer un curso de endurecimiento para que se pusiera en forma y fortaleciese la musculatura antes de volver a enviarlo al frente. Estaba disfrutando bastante del curso, aunque no le gustaba mucho lo de vigilar por turnos a los miles de prisioneros de guerra italianos. «Hasta ahora, ninguno ha tratado de escapar —escribió en su diario—. De hecho, parecen bastante contentos».[6]

A finales de mes, Martin estaba en plena forma y no veía la hora de reunirse con su batallón. El 1 de febrero ya estaba esperando que en cualquier momento llegara la orden de volver



En Libia, en Grecia y en África del Este columnas de prisioneros de guerra italianos se convirtieron en una imagen común. Esos son parte de los alrededor de 133 000 capturados durante la Operación Compass.

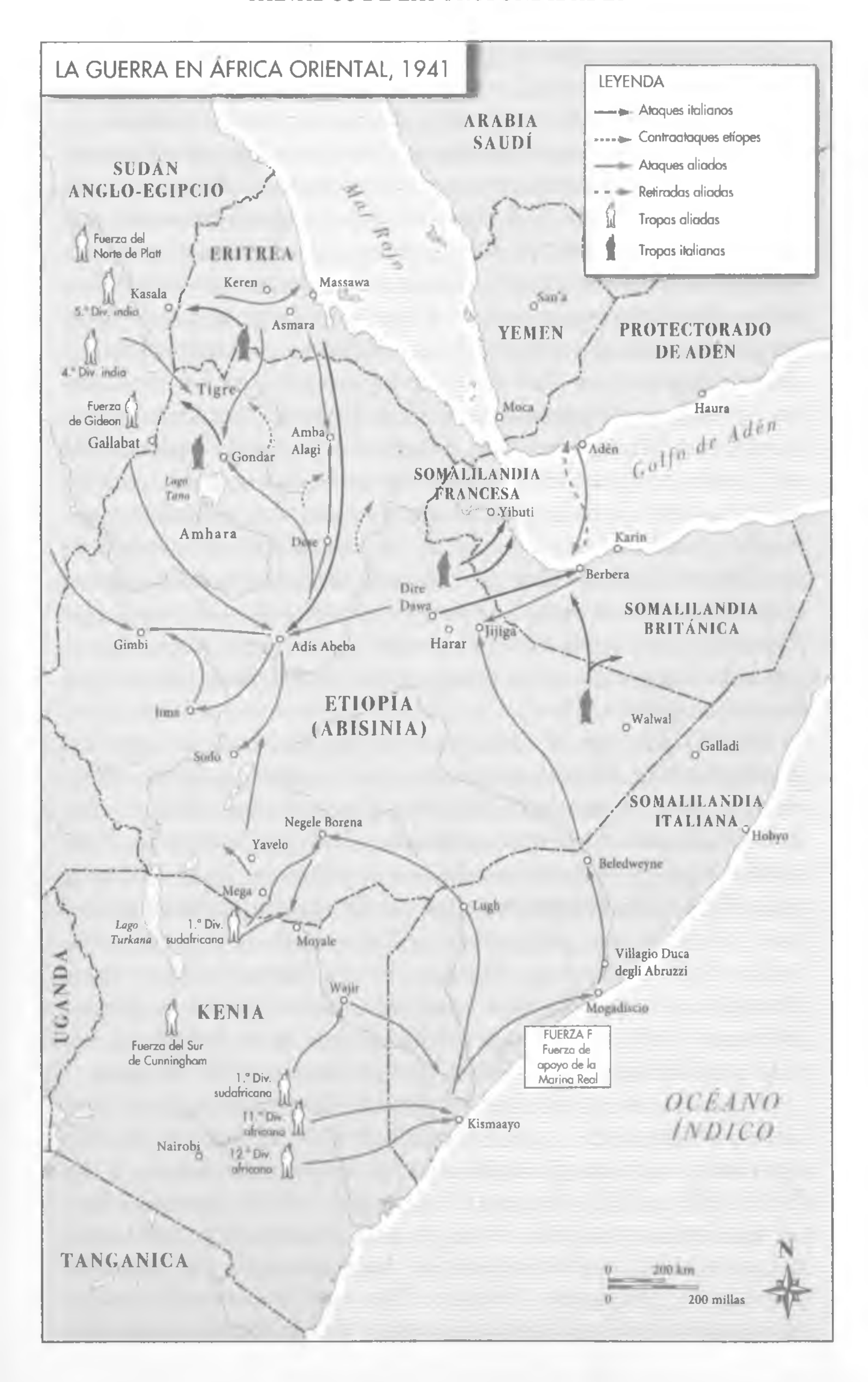
al frente. «Las noticias que llegan del frente —garabateó—, dan a entender que nuestro avance progresa favorablemente».[7] Y así era, ya que los australianos habían capturado Derna y avanzaban rápidamente hacia Bengasi.

Sin embargo, a pesar del éxito, había desacuerdos de fondo entre Whitehall y el Cuartel General en El Cairo. Churchill era más que un primer ministro, también era un jefe militar, y desde el principio había bombardeado constantemente a los comandantes de campo con instrucciones, sugerencias e incluso lo que, a todos los efectos, eran órdenes. El problema radicaba en que a Churchill no le gustaba el estilo de Wavell y le preocupaba lo que consideraba su falta de empuje. En su opinión, no se estaba haciendo suficiente con los valiosos suministros y tropas que se estaban enviando a Oriente Próximo. La 1.ª División sudafricana estaba en Kenia en ese momento, la 4.ª División india se había trasladado a Sudán, había dos brigadas del África Occidental en el este de África, más las tropas que había en el norte del continente y en Palestina. Churchill opinaba que, tan pronto como aquellos hombres y los tanques llegaban al teatro de operaciones, debían entrar en acción; pero Wavell, que era quien estaba al pie del ca-

ñón, se daba cuenta de que debían acondicionar el equipo a las condiciones del desierto, además de entrenar y «endurecer» a los hombres. Había una gran diferencia entre el entrenamiento básico en Inglaterra y las condiciones de combate en Libia y Eritrea.

En medio de aquella batalla de voluntades entre Churchill y Wavell estaban el jefe del Estado Mayor Imperial, el general sir John Dill, y el director de planes militares, el general de división John Kennedy. Desde que se había incorporado a su puesto en octubre, Kennedy se había dado cuenta de que el círculo más íntimo de Churchill, en el que se incluía, tenía que bailar al ritmo de las excentricidades del primer ministro, ya fueran caprichos repentinos e ideas para nuevas estrategias, u horarios de trabajo inasumibles. A Churchill le gustaba trabajar por las mañanas en la cama, echarse una siesta por la tarde, organizar reuniones con los jefes del Estado Mayor y cualquiera que estuviera con él sobre las nueve y media de la noche, y a menudo tenerlos despiertos hasta la una o las dos de la madrugada. No era muy distinto de Hitler en ese aspecto. Los fines de semana, el primer ministro solía escaparse a la campiña.

Para poder seguir el ritmo de aquella implacable rutina, Kennedy instaló una cama en su oficina, en el sótano del Ministerio de la Guerra. Por las noches, después de cenar, volvía allí, trabajaba unas horas y después, sobre las diez, hablaba con Dill. Se dio cuenta de que el jefe del Estado Mayor Imperial estaba cada vez más agotado por culpa de la combinación de las exigencias de Churchill y la rutina diaria. Por ejemplo, Churchill y Dill habían tenido una discusión tremenda en diciembre con motivo de la insistencia del primer ministro de capturar la isla italiana de Pantelaria, que estaba al suroeste de Sicilia. El primer ministro llevaba tiempo insistiendo en la idea, aunque tenía poco valor estratégico y, potencialmente, supondría un gasto innecesario de recursos. La política del Estado Mayor, según habían acordado Dill y Kennedy, era acumular recursos tanto en casa como en Oriente Próximo y evitar operaciones innecesarias. «No queríamos hacer nada que supusiera retrasar acciones decisivas —comentaba Kennedy—. Pensábamos que era precipitado arriesgarnos a sufrir reveses innecesarios solo por el hecho de querer hacer algo. Churchill, sin embargo, estaba sediento de acción».[8] Dill, que estaba en primera línea de fuego, fue el que más notó que tratar con Churchill suponía toda una batalla.


LA GUERRA EN ÁFRICA ORIENTAL, 1941
LEYENDA
Ataques italianos
Contraataques etíopes
Ataques aliados
Retiradas aliadas
Tropas aliadas
Tropas italianas
ARABIA SAUDÍ
SUDÁN ANGLO-EGIPCIO
Mar Rojo
ERITREA
Fuerza del Norte de Platt
Kasala
5.ª Div. india
Keren
Massawa
Asmara
4.ª Div. india
Tigre
Fuerza de Gideon
Gallabat
Gondar
Amba Alagi
Lago Tana
Amhara
Dese
YEMEN
San'a
Moca
PROTECTORADO DE ADÉN
Haura
Adén
Golfo de Adén
SOMALILANDIA FRANCESA
Yibuti
Karin
Berbera
Dire Dawa
Harar
Jijiga
SOMALILANDIA BRITÁNICA
Gimbi
Adís Abeba
Jima
ETIOPÍA (ABISINIA)
Sodo
Walwal
Galladi
SOMALILANDIA ITALIANA
Hobyo
Negele Borena
Yavelo
Beledweyne
Mega
Lugh
Lago Turkana
1.ª Div. sudafricana
Moyale
Villagio Duca degli Abruzzi
Wajir
Mogadiscio
UGANDA
KENIA
Fuerza del Sur de Cunningham
FUERZA F
Fuerza de apoyo de la Marina Real
1.ª Div. sudafricana
11.ª Div. africana
12.ª Div. africana
Nairobi
Kismaayo
OCÉANO ÍNDICO
TANGANICA
N
0 200 km
0 200 millas

No obstante, una de las principales causas de desacuerdo entre Wavell y Churchill era el África Oriental, donde habían quedado abandonadas a su suerte numerosas tropas italianas comandadas por el duque de Aosta; y es que, aunque un cuarto de millón de soldados parezcan muchas tropas, había razones de sobra para pensar que suponían una amenaza todavía menor que las que había en Libia, donde al menos todavía tenían conexión directa con Italia a través de las rutas marítimas por el Mediterráneo. La ironía era que, según Churchill, la combinación de un bloqueo marítimo y terrestre y una rebelión interna propiciada y abastecida por Gran Bretaña probablemente bastarían para acabar con el imperio italiano en el África Oriental. Por el contrario, en este caso Wavell no estaba de acuerdo y tenía la sensación de que, dada la situación de aquel entonces, los italianos todavía suponían una amenaza para Kenia, con sus indispensables puertos de aprovisionamiento, y para Sudán, dadas sus conexiones con Egipto. Prefería encargarse de ellos militarmente de la forma tradicional. Sin embargo, eso suponía utilizar unas tropas que Churchill creía mejor destinar a otros lugares, especialmente porque había asegurado a los griegos que Gran Bretaña les enviaría tropas de apoyo.

Parecía que, por el momento, los griegos se las estaban arreglando bien sin ellas, así que, hacia enero, los planes de Wavell de avanzar poco a poco hacia el África Oriental desde Kenia y Sudán se habían convertido en una ofensiva a gran escala. El 19 de enero, el general Platt atacó el norte de Abisinia desde territorio sudanés con dos divisiones indias. Al día siguiente, el emperador Haile Selassie, que permanecía exiliado desde la conquista italiana, volvió a entrar en Abisinia con una fuerza de «patriotas», formada por tropas abisinias reforzadas con las fuerzas de defensa sudanesas y con un joven y rebelde comandante británico, elegido personalmente por Wavell, que se llamaba Orde Wingate.

Mientras tanto, en el sur, el general Alan Cunningham, hermano del almirante, organizaba una serie de incursiones de hostigamiento con una combinación de tropas sudafricanas y del África Oriental. Al principio, Cunningham había propuesto lanzar su ofensiva en el sur en mayo, pero la resistencia con la que se encontró en sus incursiones de hostigamiento fue tan débil que decidió adelantarla a febrero. Platt también se estaba encontrando con menos resistencia por parte de los italianos de lo que

había anticipado. De repente parecía que, después de todo, una victoria rápida y fácil era posible.

Todo eso estaba muy bien, pero desde principios de febrero se cernía sobre ellos la acuciante necesidad de intervenir en Grecia, sobre todo porque, probablemente, era cuestión de tiempo que Alemania hiciera lo propio. Debido a esto, y a la necesidad de mantener el impulso en el norte de África al mismo tiempo, cada hombre y cada pieza de equipo disponibles resultaban indispensables. Bien era cierto que en la última guerra el general Von Lettow-Vorbeck les había provocado muchos quebraderos de cabeza a los británicos en el África Oriental y los había obligado a comprometer en la zona más tropas de las que Gran Bretaña habría deseado, cosa que Wavell tenía muy presente; sin embargo, el duque de Aosta no estaba cortado por el mismo patrón que Von Lettow-Vorbeck y las tropas italianas no tenían el mismo espíritu de lucha y creatividad que las alemanas. En tales circunstancias, la sugerencia original de Churchill no hubiera resultado tan descabellada. Después de todo, aparte de la captura el verano anterior de la prácticamente indefensa Somalia británica por parte de los italianos, nada hacía pensar que el duque de Aosta estuviera más dispuesto a atacar que Graziani. De hecho, el África Oriental italiana estaba aislada del resto de Italia y sin posibilidades de abastecimiento, la moral de sus tropas era baja y había una multitud de africanos deseando vengarse. Teniendo todo lo anterior en cuenta, resulta difícil comprender por qué Wavell no podía dejar de lado temporalmente el África Oriental y librar batallas más acuciantes primero. En esto, probablemente Churchill tenía razón.

Capítulo 39

Acontecimientos en el mar

El 13 de febrero, uno de los nuevos submarinos Tipo VII de Dönitz zarpaba de Kiel para su primera patrulla. El *U-552* estaba bajo el mando de Erich Topp que, después de haber dejado el *U-46* el pasado mes de junio, se había hecho cargo del más pequeño *U-57* Tipo IIc, hasta que fue embestido por un vapor noruego y hundido. Topp había hundido siete barcos con el *U-57*, pero le afectó mucho perder su submarino y a seis miembros de su tripulación.

Hasta entonces, no había tenido mucha suerte en su carrera al mando de submarinos, pero con este nuevo buque esperaba que su fortuna cambiara. Sin embargo, le preocupaba que su oficial de derrota, normalmente tan risueño y vital, se mantuviera especialmente callado y serio. Estaban ya en aguas del mar del Norte cuando Topp le preguntó qué problema tenía, pero hasta que no lo presionó, el oficial no confesó.

—Señor, no es importante, pero olvidé algo en casa —respondió.[1]

—¿Qué ha olvidado? —preguntó Topp.

A regañadientes, el oficial se lo dijo. En todas sus patrullas anteriores había llevado consigo la guirnalda de boda de su esposa, protegida con un cristal. Era su amuleto de la buena suerte, pero esta vez se había olvidado de traerlo.

Topp sabía que no podía permitirse tener a uno de los miembros clave de su tripulación en un estado de creciente angustia durante semanas —vivían y trabajaban en una relación demasiado estrecha como para eso— por lo cual ordenó la vuelta inmediata a la base. Allí, recogieron el talismán y se hicieron de nuevo a la mar, en esta ocasión durante casi cuatro semanas. «De mis experiencias en el *U-57* aprendí —escribió Topp— que los sentimientos personales de mis hombres —fe, superstición— desempeñaban un papel vital para un ejercicio exitoso del mando».

De todos modos, inmediatamente después de entrar en el Atlántico, durante la noche del 1 de marzo, consiguieron hundir a un buque cisterna de gran tonelaje, el *Cadillac*, que transportaba una enorme carga de 17 000 toneladas de combustible. Alcanzado por dos torpedos, el buque se sacudió violentamente y empezó a escorarse a estribor, entonces el combustible se prendió fuego. Momentos después, se produjo una gigantesca explosión. Cuando el barco empezaba a hundirse, bajaron un bote salvavidas que se hundió porque lo habían dejado caer con demasiada rapidez. La mayoría de los veintiséis supervivientes trataron entonces de abandonar el barco en un segundo bote salvavidas, pero las aguas estaban en llamas, y la mayoría de ellos, rodeados por un muro de fuego y humo, luchaban por respirar y eran presa del pánico. Algunos gritaban pidiendo ayuda, otros rezaban, pero la mayoría saltaron por la borda y murieron abrasados o ahogados. Solo sobrevivieron cinco y fueron rescatados más tarde.

Ser tripulante de un buque cisterna trasatlántico no era en absoluto un trabajo envidiable.

Estos dramas en el mar no parecían afectar mucho a Hitler ni al OKW. El general Warlimont y su Sección L estaban ocupados con otras zonas de posibles operaciones, y aunque tuvieron poca participación en los planes para la Unión Soviética, estaban buscando otras posibilidades en las órdenes del Führer, todas las cuales tenían que ver con destruir a los británicos en el teatro de operaciones del Mediterráneo.

El Oberkommando der Wehrmacht (OKW) —Alto Mando de la Wehrmacht— era una curiosa estructura en la que, pese a ser un grupo que combinaba a todas las armas, los altos oficiales eran casi todos del Ejército, incluido el propio Warlimont, y era notoria la ausencia de planes navales de cualquier tipo. Pero incluso el Estado Mayor de la Kriegsmarine parecía haberse obsesionado con el Mediterráneo. «El Estado Mayor Naval considera a la Flota Británica como el factor decisivo en el desenlace de la guerra —informó el almirante Raeder a Hitler en una evaluación realizada al final del año—. Ya no es posible expulsarlos del Mediterráneo como hemos propuesto a menudo. Por el contrario, se está produciendo en África una situación que es de lo más peligrosa, tanto para Alemania como para Europa».[2] Sin lugar a dudas, la Flota Mediterránea británica se estaba revelando como

un enemigo difícil; el *Fliegerkorps X* había atacado repetidas veces al portaviones *Illustrious* en el mar y luego en el Gran Puerto de Malta, mientras lo sometían a reparaciones, pero no había podido hundirlo y el barco había huido a Alejandría. Malta, tan débil en el pasado mes de junio, contaba ahora con una de las barreras antiaéreas más densas del mundo.

Lo que brillaba por su ausencia era una mayor mención del Atlántico. Parece que Warlimont apenas le había dedicado un pensamiento. Hitler promulgó el 6 de febrero la *Directiva n.º 23: Instrucciones para las operaciones contra la economía de guerra inglesa* que era más un informe de la situación que otra cosa, y era sorprendente por su tono de exceso de confianza y por su rechazo a tomar en consideración el contexto más amplio de una guerra en el mar.[3] Aunque el documento admitía que la ofensiva de bombardeos nocturnos había tenido muy poco efecto sobre la moral británica, como era obvio, afirmaba que el daño a los mercantes y a las instalaciones portuarias había sido considerable y más grave de lo que en un primer momento había parecido. Estas pérdidas se incrementarían aún más, afirmaba la directiva, con la entrada de cada vez más submarinos en servicio, «y esto puede conducir al derrumbe de la resistencia inglesa en un futuro previsible».

Lo más asombroso de la directiva era la muy limitada referencia a la respuesta británica a todo esto. No parece que se tomara en consideración el hecho de que los «tiempos felices» para los submarinos se debieran en gran medida a la ausencia de buques escolta, que estaban ocupados en las tareas contra la invasión. Tampoco lo fue el hecho de que los astilleros de Estados Unidos, Gran Bretaña y Canadá ya estaban produciendo un gran número de barcos mercantes en un nivel que sobrepasaba con mucho la producción de submarinos. Era como si los alemanes creyeran que los británicos habían dejado de construir barcos mientras los astilleros alemanes seguían construyendo más submarinos.

Tampoco había aceptación alguna de que la tecnología y las tácticas también habían avanzado. El Mediterráneo y Oriente Próximo eran un teatro de operaciones importante, pero Alemania no derrotaría a Gran Bretaña destruyendo sus fuerzas militares en esas zonas. Solo había una forma de que Gran Bretaña perdiera la guerra, y era mediante la destrucción de sus líneas de aprovisionamiento de ultramar. Aunque la inminente invasión de la Unión Soviética ocupaba comprensiblemente el centro de

la atención, el lío que los italianos habían armado en el sur estaba arrastrando a Alemania a una implicación cada vez mayor y más exigente en recursos en un teatro de operaciones que nunca había formado parte de su gran estrategia y que estaba distrayendo a sus líderes de un escenario bélico mucho más importante.

A principios de 1941, habían cambiado muchas cosas en la lucha por el control del Atlántico. Con el desvanecimiento de la amenaza de la invasión, la Marina Real no solo había puesto más barcos a disposición del Mando de los Accesos Occidentales y para las tareas de escolta, sino que también estaban saliendo buques escolta más pequeños de los astilleros británicos. Había también aquellos cincuenta destructores estadounidenses, rebautizados como destructores clase Town (apodados «cuatro chimeneas»), a los que se dieron nombres británicos en lugar de los originales estadounidenses. Todos se habían sometido a importantes remodelaciones, y por eso habían entrado en servicio demasiado tarde para resolver la crisis en medio de la cual se había hecho el trato. Sin embargo, cincuenta destructores eran una cantidad nada desdeñable y seguían teniendo un papel importante que cumplir.

En cualquier caso, a comienzos de 1941, el Mando de los Accesos Occidentales contaba con 126 destructores, 39 balandros y 89 corbetas, y las pérdidas en los convoyes se estaban reduciendo drásticamente.[4] Pero no solo se liberaron barcos de las tareas para impedir la invasión, sino también aviones. El Mando Costero de la RAF pasaba ahora menos tiempo patrullando el canal de la Mancha y más en la costa occidental en la lucha contra los ataques a los barcos.

Muchos Avro Anson del Mando Costero habían sido reemplazados por Hudson construidos en Estados Unidos, que tenían una autonomía mucho mayor, de unos 550 kilómetros, aunque también había un buen número de hidroaviones Sunderland capaces de volar hasta 950 kilómetros. La mayoría estaban ahora equipados con un pequeño radar de búsqueda, el ASV Mk I, y luego con el Mk II, que tenía un alcance de alrededor de treinta y dos kilómetros a 2000 pies de altura. Estos radares también se habían empezado a instalar en los buques escolta, como los del Tipo 286. Estos avances en el alcance y la capacidad del Mando Costero expulsaron a los submarinos más hacia el oeste. Al mismo tiempo, las rutas se desviaron hacia el norte y, por lo tanto,

más lejos de los puertos del golfo de Vizcaya, desde donde operaban ahora muchos submarinos.

De vuelta en el Atlántico estaba el recién ascendido comandante Donald Macintyre y su destructor de clase Hunt, el HMS *Hesperus*. Para Macintyre había sido un gran alivio, porque había sentido el horror de tener que pasar la guerra estancado en un destructor, siempre operando a entera disposición de acorazados. Sin embargo, el otoño y el invierno de 1940 habían sido decepcionantes. El tiempo había sido realmente atroz y las tácticas empleadas, según consideraba él, desesperantes. La organización había brillado por su ausencia y por eso los habían enviado repetidamente a buscar una aguja en un pajar, siguiendo los informes de los últimos hundimientos. Siempre que alcanzaban el punto en cuestión se encontraban con que el submarino hacía mucho que había abandonado el escenario. Macintyre no estaba nada impresionado.

Sin embargo, en febrero, las cosas empezaron a mejorar, sobre todo con el nombramiento del almirante sir Percy Noble como comandante en jefe del Mando de los Accesos Occidentales, a quien le faltó tiempo para racionalizar la organización tanto en tierra como en el mar y para aportar nuevas ideas al plan de batalla en el Atlántico.

Uno de los primeros cambios importantes fue trasladar el Cuartel General de los Accesos Occidentales de Plymouth a Liverpool. En realidad esto ya lo había anticipado Churchill cuando todavía era primer lord y había ordenado la transformación de Derby House, un nuevo bloque de oficinas detrás del Ayuntamiento de Liverpool, en un imponente centro de control operativo a prueba de bombas y magníficamente equipado. Derby House no se había acabado hasta febrero de 1941, a pesar de que Liverpool se había convertido, desde principios del año anterior, en el puerto oceánico más importante de Gran Bretaña. Derby House contaba con un vasto sistema de muelles que se extendía unos siete kilómetros en la orilla norte, la de Liverpool, del río Mersey y otras importantes instalaciones también en la orilla sur, en Birkenhead.

El mismo mes en que se hizo cargo, el almirante Noble también decidió internarse en el Atlántico para ver por sí mismo cómo operaban los buques escolta y qué mejoras se podían hacer. Durante el viaje, experimentó en primera persona las intermina-



Donald Macintyre, capitán de destructores y comandante del Grupo de Escoltas que protegían a los convoyes transatlánticos.



Sala de operaciones de Derby House, en Liverpool, cuartel general de los Accesos Occidentales de la Marina Real.

bles interferencias del equipo de tierra que a Macintyre le parecían tan frustrantes, interferencias que asfixiaban la iniciativa y la eficacia. A su regreso, juró que iba a reformar todo el sistema. A Macintyre le encantó escucharlo. «Flota en el aire una sensación nueva de que hay un propósito inteligente», anotó.[5]

En Libia, los italianos todavía se estaban recuperando del golpe de la derrota y ahora estaban preparando las defensas en torno a Trípoli. Pocos dudaban de que los británicos intentarían presionarlos, parecía obvio que iban a tratar de golpear al enemigo cuando estaba caído para asegurarse de que no volvía a levantarse. A Libia seguían llegando nuevos refuerzos, entre ellos Sergio Fabbri, que ya era *sottotenente*, subteniente. Fue enviado, con el resto del 2.º Regimiento de Artillería Ligera a Trípoli en enero, a pesar de que no le habían llamado a filas hasta solo un mes antes y lo habían ascendido a oficial de inmediato debido a su educación y a su experiencia profesional, por haber trabajado en un banco. Al incorporarse al regimiento en Ferrara, Fabbri había hecho poca instrucción, aunque él y sus compañeros oficiales habían cenado bien y habían pasado mucho tiempo cabalgando y cazando. Allí, hasta le habían retenido un porcentaje de sus pagas para el mantenimiento de la cubertería de plata del comedor.

En el momento en que llegó a Trípoli, aún no había visto siquiera una pieza de artillería y mucho menos la había disparado, pero a su llegada pusieron en sus manos unos cuantos cañones anticuados de campo 105/28. Destinaron a Fabbri a una batería de cuatro con trece hombres bajo su mando. Los cañones estaban en mal estado, cubiertos de óxido y arena, y limpiarlos era difícil porque, por increíble que parezca, no les habían dado aceite ni trapos suficientes. Lo solucionaron robando a escondidas por la noche banderines de las tumbas árabes y sustrayendo aceite de cocina de las cocinas militares. No era lo ideal, pero tendría que servir.

A finales de enero, tenían las armas en funcionamiento y se habían organizado en una especie de orden, y luego fueron trasladados a Bengasi. Sin embargo, tan pronto como llegaron allí, les quedó claro que la ciudad estaba a punto de perderse, y por eso los devolvieron rápidamente a Trípoli, donde se les había ordenado que ayudaran a preparar una gigantesca zanja antitanques que rodearía la ciudad. Descubrieron que cada tramo había sido divi-



Cañones italianos 105/28, que databan de 1913. Sergio Fabbri recibió unos cuantos modelos oxidados cuando lo enviaron a Trípoli.

dido entre diferentes unidades, pero Fabbri se dio cuenta rápidamente de que los oficiales estaban informando de que en realidad habían cavado y revestido con piedras una parte de la sección que les correspondía mucho mayor de la que en realidad habían acabado. Así, un comandante de pelotón informaba de que sus hombres habían recubierto nueve metros de la zanja cuando en realidad habían cavado solo tres. El comandante del batallón, utilizando el mismo método, lo multiplicaría por el número de pelotones a su cargo, y luego, para completar, lo redondearía al alza. «Lo mejor, o tal vez fuera lo peor —comentó Fabbri— era que todos sabían lo que estaba pasando, pero nadie decía nada oficialmente porque, de todos modos, la zanja no tenía sentido».[6]

Mientras se preparaban para defender Trípoli, les entregaron cañones nuevos, aunque en realidad se trataba de modelos más antiguos, 120/25, tomados a los franceses después del armisticio para que los usaran, les dijeron, en su función de antitanque, pese a que eran difíciles de maniobrar y no estaban diseñados para ese cometido. «No descarto la posibilidad de que, en circunstancias especiales —escribió Fabbri— un grupo de heroicos voluntarios, dispuestos a dar su vida, pudiera conseguir hacer blanco en un tanque con un 120/25, pero pretender que soldados normales, hasta hace poco

civiles, pudieran desempeñar adecuadamente el papel de artilleros antitanque con un arma completamente anticuada, no puede ser otra cosa que locura, estupidez o, peor aún, sabotaje».[7]

Sin embargo, a estos atormentados soldados italianos les estaba llegando la ayuda. Mientras los alemanes planificaban la Operación Marita y tenía lugar la invasión de Grecia, el Comando Supremo, la junta de jefes del Estado Mayor italiano, había admitido que la ayuda de su aliado en el norte de África sería, de hecho, muy de agradecer. Y lo que es más, Hitler consideraba que era esencial; podría vivir con la pérdida de Libia, pero no quería que Italia fuera eliminada de la guerra dejando a Gran Bretaña deambular libremente por el Mediterráneo y amenazar su flanco sur. Por lo tanto, había que detener el deterioro. El hombre designado para hacerse cargo del mando del nuevo cuerpo de ejército para Libia era el general de división Erwin Rommel, que le había causado muy buena impresión durante la batalla de Francia.

Rommel tendría una división ligera mecanizada y una división Panzer, la 5.ª División y la 15.ª División, respectivamente. Enviar divisiones enteras a Trípoli no era nada fácil, especialmente puesto que no solo el Eje contaba con limitadas capacidades de transporte marítimo del Eje, sino que el transporte en general por mar estaba muy limitado; por eso, aunque las primeras formaciones se enviarían en febrero, no se esperaba que Rommel pudiera tener todas sus fuerzas antes de finales de mayo.

La protección aérea de este transporte estaría a cargo del *Fliegerkorps* X, cuya base seguía en Sicilia y, en febrero, se reforzaría con la llegada del Ala de Bombardeo en Picado 1 a Trapani. El objetivo de sus ataques sería la isla fortaleza de Malta, y responder ante cualquier indicio de que las fuerzas de la Marina Real estacionadas en Gibraltar se dirigían hacia el Mediterráneo Oriental. Malta ya se estaba revelando como una auténtica espina clavada en el costado del Eje; no solo seguían operando desde ella Adrian Warburton y el Escuadrón de Reconocimiento (ahora 69.º Escuadrón) sino que también había submarinos de la Marina Real, torpederos de la Fuerza Aérea de la Armada y bombarderos de la RAF, que centraban sus ataques en los transportes marítimos del Eje, mientras que, desde la isla, también Trípoli estaba totalmente al alcance de los bombarderos.

Malta también se había reforzado con Hurricane, entre ellos el recién formado 261.º Escuadrón, aunque este no estaba en ab-

soluto a plena potencia. A principios de enero, tenía dieciséis cazas en la isla. Habrían bastado para resistir a las incursiones poco entusiastas de la Regia Aeronautica, pero desde luego no habrían sido suficientes para hacer frente a los 140 aviones del *Fliegerkorps* X que llegaron a Sicilia.

Los problemas de mantener un número adecuado de aviones en Malta no eran pocos. Una vez allí, había que mantenerlos con escasez de recambios e instalaciones, y abastecerlos de combustible, y ambas cosas, combustible y recambios, había que enviarlas, en su mayor parte, cruzando mares hostiles. También estaban las dificultades de llevarlos hasta allí en primer lugar, según había descubierto Cyril *Bam* Bamberger a finales de noviembre. Él había sido uno de los trece pilotos enviados al extranjero y destinados a bordo del portaviones HMS *Argus* en Glasgow. Luego habían navegado hasta Gibraltar, donde se habían encontrado con el teniente del Aire James MacLachlan, que ya había hecho el viaje en agosto y estaba allí para informarlos. Entonces se dieron cuenta de que, con la llegada de Bamberger ahora eran trece pilotos y doce Hurricane, por lo que uno se iba a quedar sin viajar.

Como Bam Bamberger había venido de un escuadrón de Spitfire y solo tenía una hora de vuelo en Hurricane, se le ordenó que permaneciera en tierra en Gibraltar y que viajara a Malta con la Marina Real. Bamberger estaba deprimido y frustrado pero, visto lo que sucedió después, lo más probable es que se salvara de acabar en una tumba submarina, porque solo cuatro de los doce Hurricane llegaron a Malta, el resto de los pilotos acabó abandonado a su suerte en el mar y todos menos uno se ahogaron. Por los rumores de que la flota italiana se había hecho a la mar, el comandante de escolta les había ordenado que salieran lo más temprano posible hacia el este. La inexperiencia, los fuertes vientos y el mal tiempo habían conspirado contra ellos; uno de los Hurricane que logró llegar se quedó sin combustible justo al aterrizar.

Después de una agradable —y segura— travesía hasta Malta a bordo del destructor HMS *Hotspur*, Bamberger se unió a los supervivientes del mermado 261.º Escuadrón. Diciembre fue un mes tranquilo y tuvo la nítida impresión de que la fuerza de cazas de la isla era poco más que un esfuerzo simbólico, que estaban allí básicamente para hacer ondear la bandera. El arribo del dañado

portaviones *Illustrious* y la aparición de la Luftwaffe en bloque los puso a él y a sus colegas bajo una intensa presión. El 18 de enero, por ejemplo, voló cuatro veces. «Solo una hora de vuelo operativo —destacó—, pero sin parar de combatir ni un minuto, o más bien, bajo la amenaza constante de ser abatido, lo cual producía un estrés comparable al de estar volando cuatro horas durante la batalla de Inglaterra».[8] Ese día Bamberger consiguió derribar un Stuka, pero estaba mucho más interesado en seguir vivo que en acumular victorias.

Para Bamberger y sus compañeros, había pocas posibilidades de relajarse dada la intensidad de las batallas aéreas, incluso después de que el *Illustrious* hubiera abandonado el puerto sin contratiempos. Por lo general, cada vez salían entre cuatro y seis de ellos. Había radar en la isla pero carecía de una red de apoyo como la que estaba activa en Gran Bretaña, no existía ningún «sistema» como el que tenía el Mando de Caza. Los cazas Messerschmitt de la Luftwaffe siempre tenían la ventaja de la altura, la velocidad y número. Una de las discusiones que tenía Bamberger con sus compañeros pilotos era si resultaba mejor estar ya subidos a los Hurricane con el arnés puesto mientras esperaban. Si ya estuvieran sujetos, podrían despegar más rápido, lo cual, debido a la velocidad comparativamente baja de ascenso del Hurricane, les daría un poco más de tiempo; por otro lado, si el aeródromo era atacado por Messerschmitt que merodeaban a baja altura, por debajo de la señal de radar, sería mucho más difícil escapar rápidamente y ponerse a cubierto.

Este era el tipo de dilemas a los que se enfrentaban los pilotos de caza de Malta en inferioridad numérica cuando el capitán Helmut Mahlke y su grupo del 3.er Escuadrón del Ala de Bombardeo en picado 1, volaron por primera vez sobre la isla a finales de febrero. Y eran precisamente los aeródromos de la isla, y concretamente el de Luqa, el más grande, los objetivos que les habían ordenado atacar a los pocos días de su llegada. Después de volar hasta Catania, en la costa sureste de Sicilia para repostar, el grupo en pleno despegó a la 1.15 de la madrugada del 26 de febrero, en formación cerrada y se elevó hasta los 14 000 pies de altura, escoltados por un escuadrón de Me 109 y varios cazas Macchi 200 italianos.

Después de volar en zigzag para evitar las nutridas defensas antiaéreas del puerto, se pusieron en línea y se prepararon para los picados. Mahlke eligió como objetivo un hangar de aviones, viró e inició

un picado de 70 grados, centró el blanco en sus miras y lo mantuvo así mientras se acercaba más al suelo y su sirena empezaba a sonar. A 1 200 pies dejó caer sus bombas; luego, mientras se recuperaba del picado, miró a su alrededor por si había un segundo blanco a la vista que pudiera atacar con sus ametralladoras. Ya sobre el aeródromo, y a solo unos 600 pies del suelo, lo alcanzó el fuego de los cañones antiaéreos de Luqa. Sintió una gran sacudida, un estallido ensordecedor y vio que se había abierto un boquete en el ala de estribor. Lo único que Mahlke pudo hacer fue intentar que el Stuka no se estrellara, pues la resistencia al aire de su ala dañada era enorme.

Había perdido altura y estaba apenas a veinte pies del suelo y se dirigía directamente a un hangar. Desesperadamente, Mahlke trató de elevar el avión y, poco a poco, el Stuka empezó a ascender y logró evitar por cuestión de centímetros el tejado del hangar.

—¡Chico, nos ha ido de un pelo! —le gritó su artillero, Baudisch.[9]

Consiguieron evitar la isla y enfilaron hacia el mar, pero Baudisch volvió a gritar:

—¡Se nos acerca un Hurricane por atrás!

—Bueno, entonces derríbalo, Fritzchen —respondió Mahlke con toda la calma de la que fue capaz.

Sabía que eran un blanco perfecto. Baudisch abrió fuego, pero el Hurricane se les echó encima rápidamente y también abrió fuego. «Una vez más —escribió Mahlke— fui consciente de una serie de ruidos de impactos metálicos que significaban una nueva cosecha de pequeños agujeros que aparecían en ambas alas».

Parecía claro que estaban acabados, pero entonces apareció otro Stuka, aparentemente de la nada, y atravesándose delante del morro del Hurricane lo obligó a desviarse. Fue una acción valiente porque, como consecuencia, también el otro Stuka resultó acribillado por las balas. Sin embargo, ni el piloto ni el artillero fueron alcanzados, para gran alivio de Mahlke. El Hurricane se estaba alineando para volver a disparar, mientras el Stuka de Mahlke apenas podía volar y, para colmo, la ametralladora de Baudisch estaba encasquillada. Mahlke se estaba preparando para lo peor cuando de repente un Me 109 cayó en picado sobre el desprevenido Hurricane.

—¡El 109 ha abierto fuego! —se desgañitó Baudisch—. Va a toda velocidad, y está lejos… ¡Pero lo tiene! ¡Sigue disparando… ha alcanzado al Hurricane! ¡Está en llamas…! ¡Lo ha abatido!

Mahlke soltó el aire y se dio cuenta de que había estado aguantando la respiración.

—Otra vez hemos escapado por los pelos, Fritzchen —dijo.

El piloto del Hurricane era Eric Taylor, el mejor as de la aviación de Malta, con siete victorias, y quien lo había abatido era Joachim Müncheberg, el principal as de la aviación alemán de Sicilia.

A pesar de todo, la pesadilla de Mahlke y Baudisch todavía no había terminado. Sin flaps, estaban abocados a otro aterrizaje forzoso y así fue. Cuando aterrizaron, a demasiada velocidad, el Stuka dio un bote y volvió a tocar tierra y siguió rodando por la pista hasta que finalmente se detuvo a un tiro de piedra del perímetro exterior. Cuando salieron del aparato, Mahlke tomó una foto de la asombrosa magnitud de los desperfectos. Además del agujero en el ala, contó no menos de 184 agujeros de bala. «El avión —apuntó Mahlke— parecía un colador».

Fue uno de los ataques más contundentes de la Luftwaffe sobre la isla hasta ese momento. Los defensores derribaron cinco Stuka y un Ju 88 además de los que, como el caso de Mahlke, quedaron dañados. Pero los desperfectos ocasionados a Luqa fueron considerables. Además, se perdieron cinco Hurricane y murieron tres pilotos. A diferencia de la batalla de Inglaterra, ni unos ni otros se podían reponer rápidamente. Los ataques de la Luftwaffe a esta escala fueron, de ese modo, un medio más efectivo de someter a la RAF en Malta de lo que habían sido nunca los ataques del verano anterior sobre Inglaterra.

Eso quería decir que las fuerzas de Rommel podrían, en su mayor parte, entrar sin contratiempos en Trípoli. El propio Rommel había llegado el 12 de febrero e inmediatamente había tomado el mando de todas las unidades italianas motorizadas, así como de las suyas, con la orden de formar una fuerza de bloqueo cerca de Sirte, al este de Trípoli. Su superior inmediato era el general Gariboldi, que acababa de sustituir al recién dimitido Graziani.

Rommel acometió la tarea con su habitual energía, lo cual produjo conmoción entre las tropas coloniales italianas, que estaban acostumbradas a una manera más lánguida de hacer las cosas. Por orden suya, la descarga de los barcos en Trípoli continuó durante la noche, algo inaudito desde el punto de vista italiano; se habilitaron vuelos de reconocimiento, rápidamente se enviaron hacia el este dos divisiones motorizadas italianas y



El general Rommel, que llegó a Libia en febrero de 1941.

lo mismo se hizo con las tropas alemanas, recién equipadas con sus nuevos uniformes tropicales. El general Gariboldi miraba con escepticismo este torbellino de actividad pero no parecía molesto por dejar a Rommel tomar el mando. «Todo es espléndido conmigo y para mí en este glorioso amanecer —escribió Rommel a su esposa el 17 de febrero—. Mis hombres están en el frente, que se ha movido alrededor de 525 kilómetros hacia el este».[10] Por lo que a él le concernía, cuanto antes los alcanzaran los británicos, mejor. Rommel había recibido instrucciones estrictas de limitarse a bloquear el avance británico, pero estaba ansioso por entablar combate.

El mismo día que Rommel llegó a Trípoli, las fuerzas de O'Connor hicieron 20 000 nuevos prisioneros italianos, y capturaron 200 cañones y 120 tanques más. Tal como comentó bromeando Anthony Eden, el nuevo secretario de Asuntos Exteriores: «Nunca tantos se han rendido a tan pocos».[11]

A principios de marzo, el comandante Donald Macintyre se quedó de una pieza al descubrir que se le había ordenado abandonar su mando del *Hesperus* y tomar el mando del HMS *Walker*, un anticuado destructor que, por más que se hubiera reacondiciona-

do, había entrado en servicio en 1916. No solo sintió tener que decir adiós a su tripulación del *Hesperus*, a cuyo mejoramiento había contribuido, sino que tuvo la sensación de dar un paso atrás por el hecho de haber sido designado para mandar un barco más viejo que originalmente había sido diseñado para operaciones en el mar del Norte y tenía un alcance limitado y menguadas cualidades para la navegación.

Sin embargo, este destino se suavizó con su nombramiento como Oficial Superior de Escolta (SOE) al mando de uno de los nuevos Grupos de Escolta que se estaban poniendo en marcha. Se trataba de flotillas de destructores y de otros buques escolta que operaban juntos en coordinación con el comodoro del convoy y con una mínima interferencia desde tierra.

Como SOE, Macintyre desempeñaba un papel crítico. En el rápido crecimiento que estaba experimentando la Marina Real, había que aprovechar a aquellos que tenían experiencia para que la compartieran, y todos los SOE y la mayoría de los capitanes de barcos solían ser oficiales regulares de la Marina Real, mientras que los primeros tenientes solían ser bastante a menudo reservistas de la Marina Real, y el resto de los oficiales solían proceder de la reserva de voluntarios de la Marina Real. Estos últimos hombres tenían que aprender rápidamente de personas como Macintyre, del mismo modo que los marineros de a bordo tenían que aprender rápido de los marineros regulares de la Marina Real.

En todos los convoyes transatlánticos había entre cuarenta y ochenta barcos mercantes. Había tres rutas de convoy principales a Gran Bretaña. Los convoyes «rápidos» podían navegar a una velocidad de entre 9 y 14,9 nudos, y para cruzar el Atlántico salían desde Halifax, Nueva Escocia, y se denominaban «HX». Los convoyes transatlánticos «lentos» navegaban a 7,58 nudos y salían de Sídney, isla de Cape Breton, noreste de Halifax, y se llamaban convoyes «SC». Los convoyes «SL» también eran lentos y procedían de Freetown, Sierra Leona. Muchos de los barcos de estos últimos habían navegado solos desde Australia, Ceylán, India y Sudáfrica, por ejemplo, hasta alcanzar el África Occidental. Sin embargo, algunos barcos no podían navegar ni siquiera a 7 nudos y no tenían más elección que navegar en solitario. Otros, como los neutrales, se mantuvieron en un principio aparte de los convoyes.

Los convoyes que regresaban por el Atlántico hacia América del Norte recibían el nombre de «ON(F)» —rápido—, y

«ON(S)» —lento—. Y eran los convoyes ON a los que Macintyre y sus escoltas acompañaban desde Liverpool aquella primavera. El convoy se dividía en dos columnas que podían alcanzar las diez millas de largo cada una hasta que salía del mar de Irlanda. Mientras esto ocurría, cada barco debía comprobar las comunicaciones por señales luminosas y por radio, así como las armas, mientras que los escoltas navegaban alrededor de los mercantes como perros pastores. El 5.º Grupo de Escoltas de Macintyre estaba compuesto por su propio barco, dos destructores clase V, *Vanoc* y *Volunteer*, los destructores clase S *Sardonyx* y *Scimitar*, y las corbetas clase Flower *Bluebell* e *Hydrangea*. Estos siete barcos escoltaban a un convoy.

Los distintos tamaños de los destructores estaban identificados por las diferentes clases; los destructores clase V, por ejemplo, tenían mayor alcance que la mayoría. Las corbetas eran mucho más pequeñas y, por lo tanto, más maniobrables, pero no eran tan rápidas como los destructores, los cuales, dependiendo de su clase, podían navegar a velocidades superiores a los 40 nudos. Las corbetas solían rondar los 18-20 nudos, circunstancia que las hacía más rápidas que los submarinos que operaban en la superficie. La otra ventaja de las corbetas era que, por el hecho de ser más pequeñas, resultaba más fácil y rápido construirlas.

La noche planteaba nuevos desafíos al convoy, porque había que operar en la oscuridad. Además, a principios de 1941 no había radar, de modo que la navegación había que hacerla con el auxilio de la brújula y valiéndose del ojo humano. Una vez dejaban atrás la costa, el comodoro del convoy, que habitualmente era un alto oficial naval jubilado que formaba parte de la Reserva de la Marina Real, organizaba a los barcos en once o doce filas que cubrían un área de unas seis millas marinas de ancho y dos de fondo. De modo que el trabajo de Macintyre como SOE era organizar sus escoltas en un círculo de entre tres y cinco millas en torno al convoy, lo que significaba un perímetro de al menos cuarenta y cinco millas, con una separación de unas ocho millas entre cada barco de escolta. Cada uno de ellos, pues, tenía su propia sección de perímetro que patrullar. La regla de oro, como en el caso de los cazas, eran no permanecer en el mismo rumbo más de un par de minutos, sino hacer eses y zigzags constantemente, si bien por la noche, con poca luz de luna o sin ninguna, no había otra alternativa que mantenerse unido al resto del convoy y

rezar para que a la mañana siguiente los barcos todavía siguieran allí. Esto resultaba todavía más difícil con mal tiempo y con los barcos cabeceando y balanceándose, amén de las gigantescas olas que golpeaban las cubiertas y el puente abierto y a todos los que estaban en él.

El control de la flotilla no era fácil, porque los buques escolta seguían operando con equipos de radio de alta frecuencia, que tenían un alcance muy grande y, por eso, sus mensajes eran susceptibles de ser escuchados fácilmente por los submarinos. Por lo tanto, había que codificar y descodificar laboriosamente las señales de radio, mientras que las señales tácticas entre los escoltas y el convoy solían hacerse solo en las horas diurnas y utilizando luces para transmitir en morse. La de las comunicaciones en alta mar era un área clave en la que la Marina Real tenía que hacer mejoras urgentemente.

Macintyre llevó a su primer convoy a través del Atlántico sin ningún percance hasta el meridiano 19 oeste y luego gestionó con éxito la cita con otro convoy entrante el 15 de marzo. Se trataba del HX112, y mientras se acercaba por el este, Macintyre había recibido avisos que sugerían que los estaba siguiendo una manada. «Previne a mis barcos de que se prepararan para un ataque después de anochecer —escribió Macintyre— y sobre el convoy se extendió un manto de tensa espera».[12]

Para el arma de submarinos, el principio de 1941 había supuesto unos meses frustrantes. Dönitz había trasladado su Cuartel General de París a Lorient, y la Organización Todt había empezado a construir enormes bases de submarinos en Brest, Lorient, La Pallice y Saint-Nazaire, pero todavía no había, ni mucho menos, suficientes submarinos. Dönitz era dolorosamente consciente del enorme impacto que habría causado una numerosa flota de submarinos durante los «tiempos felices». «Yo era de la opinión de que solo un aumento muy notable de hundimientos mensuales podía predisponer a Gran Bretaña a firmar la paz —manifestó—. Y como antes, seguía creyendo que la construcción de una poderosa flota de submarinos era la tarea más urgente de la Marina alemana».[13]

Entonces, debió de haber sido casi tan frustrante para Dönitz como lo fue para los británicos que, el 5 de noviembre, el acorazado de bolsillo *Admiral Scheer* se hubiera desplazado sin ser detectado por el Atlántico, hubiera avistado un convoy del



El puente abierto de un destructor británico. Una vez desactivada la amenaza de la invasión, se incrementó notablemente la protección de los convoyes.

Atlántico Norte, hundido al único buque escolta, y luego a cinco mercantes más, que sumaban en total 47 300. Enfurecida, la Flota Nacional británica envió una escuadra de cuatro acorazados y cruceros pesados para tratar de cazarlo y, al mismo tiempo, tomó la drástica medida de suspender nuevos convoyes durante casi una quincena. A pesar de esto, el *Admiral Scheer* consiguió escapar de sus perseguidores.

Entretanto, los submarinos de Dönitz no tuvieron nada que atacar y no consiguieron hundir ni un solo barco entre el 5 y el 21 de noviembre, la sequía más larga de la guerra hasta ese momento. A las frustraciones de Dönitz se sumó la inoperancia de los submarinos italianos. Mussolini había ofrecido treinta submarinos para echar una mano en el Atlántico, una oferta que Dönitz difícilmente podía rechazar. Operando desde Burdeos, a donde había sido destinado Rösing como oficial de enlace, demostraron rápidamente que no estaban a la altura de la tarea. Durante los meses de octubre y noviembre únicamente hundieron un barco, de solo unas 4 000 toneladas. En el mismo período, los pocos submarinos de Dönitz hundieron ochenta, que sumaban unas 435 000 toneladas. Los propios submarinos eran poco adecuados para las duras condiciones operativas del Atlántico, y sus tripula-

ciones no habían sido bien preparadas. Hacia diciembre, Dönitz ya había aceptado que eran más un estorbo que una ayuda. «Me sentí obligado —explicó— por el momento a prescindir de la estrecha cooperación de los italianos».[14]

La Luftwaffe no fue más útil. Dönitz había esperado que le brindasen considerable ayuda en la localización de convoyes, pero la desconexión entre las distintas armas de las fuerzas armadas alemanas estaba asomando una vez más su fea cabeza. Göring había insistido desde hacía mucho tiempo en que todo lo que pudiera volar le pertenecía y por eso, aunque la Kriegsmarine tenía apoyo aéreo, habitualmente dirigido por antiguos oficiales de la Kriegsmarine, estos respondían ante la Luftwaffe. Como Göring, al igual que Hitler, tenía una perspectiva totalmente continentalista, la Kriegsmarine nunca ocupó un lugar importante en su lista de prioridades, algo que se reflejaba en el Estado Mayor de la Luftwaffe. Se había creado un *Fliegerführer Atlantik* (Mando de Vuelo Atlántico), subordinado a la *Luftflotte* 3, y compuesto por un número de grupos de bombarderos específicamente destinados a apoyar a los submarinos, pero cuando se pedía su intervención, invariablemente la ayuda no llegaba. Todo un grupo de Focke-Wulf Condor, por ejemplo, con base cerca de Burdeos, solo podía proporcionar un avión por día. Eso no era suficiente.

El pasado noviembre, Otto Kretschmer, el as de los submarinos, había sido galardonado con las Hojas de Roble en su Cruz de Caballero e invitado a Berlín para que Hitler en persona se las entregara. En la Cancillería del Reich, el Führer lo invitó a sentarse y luego le preguntó cómo iba la guerra con los submarinos. Por un instante, Kretschmer sopesó hasta qué punto podía ser franco, luego decidió que no debía contenerse. Entonces le dijo a Hitler que hacían falta con urgencia muchos más submarinos y un reconocimiento aéreo efectivo.

—Gracias comandante —respondió el Führer—. Ha sido usted admirablemente franco y voy a hacer todo lo que esté en mi mano por usted y por sus colegas.[15]

Luego lo invitó a quedarse a almorzar. Acabó siendo una situación incómoda. No solo le sirvieron al hombre de mar una comida vegetariana, sino que no se le permitió ni tomar alcohol ni se le dio permiso para fumar. Kretschmer, como casi todos los

hombres del arma de submarinos, era un fumador empedernido, bebedor y carnívoro.

También Dönitz presentó repetidamente su caso relativo al mejoramiento de la cooperación por parte de la Luftwaffe, urgiendo a Raeder que hiciera algo. Ya fuera debido a Dönitz, o porque el ruego de Kretschmer lo había impresionado más, Hitler intervino personalmente y el 7 de enero pasó por encima de Göring y autorizó la participación del Ala de Bombardeo 40, equipada con aviones Condor, específicamente bajo el control directo de la *Befehlshaber der U-Boote*, es decir, de Dönitz. Göring montó en cólera y trató por todos los medios de revertir la decisión, pero no le sirvió de nada, y en el proceso Dönitz se ganó un enemigo eterno; Göring no era un hombre que olvidara semejante afrenta. Sin embargo, a corto plazo el arma de submarinos cosecharía los beneficios. «Esta orden —escribió Dönitz en su diario de guerra— es un gran paso adelante».[16] Puede que lo hubiera sido, pero ese mes tenía solo ocho submarinos operando en el Atlántico. No era suficiente en absoluto.

Teddy Suhren había sido galardonado con la Cruz de Caballero, que solía reservarse para los comandantes de los submarinos. Sin embargo, su capitán, el teniente de navío Heinrich Bleichrodt, había urgido a sus superiores para que dieran la condecoración a Suhren, reconociendo el papel que su primer teniente había desempeñado en el hundimiento de más de 200 000 toneladas de barcos enemigos. Suhren quedó encantado.

Eso había sido en noviembre, y poco después lo habían sacado del *U-48*. Él había esperado conseguir su propio mando, pero Dönitz había insistido en que nadie con menos de veinticinco años fuera comandante y, dado que a Suhren todavía le faltaban seis meses para tener esa edad, fue trasladado, muy a su pesar, a Memel como instructor de torpedos. Sin embargo, el invierno fue tan duro que hubo que suspender el curso porque finalmente era imposible entrenar a los hombres a disparar torpedos con efectividad cuando su paso lo bloqueaban repetidamente témpanos de hielo.

Dadas las circunstancias, Suhren no tuvo que esperar seis meses. Su cumpleaños era el 16 de abril, pero algunas semanas antes de esa fecha le llegaron órdenes de que el 1 de marzo se hiciera cargo del mando del *U-564*, que para esa fecha ya estaría termi-

nado y listo para las pruebas. «¡Por fin! —escribió Suhren—. Al fin tengo mi propio submarino y nuevo, además!».[17]

Puede que Estados Unidos no hubiera entrado todavía formalmente en la guerra, pero se podría perdonar que cualquier observador externo pensara lo contrario. En febrero, habían tenido lugar en Washington conversaciones supersecretas para tratar futuros planes conjuntos de guerra contra el Eje, que, desde la firma del Pacto Tripartito del mes de septiembre, incluía a Japón. Este fue un movimiento asombroso y se había conseguido al haberse estrechado los lazos tras la reelección de Roosevelt. El resultado fue un acuerdo denominado «ABC-1», firmado finalmente el 27 de marzo, en el cual se aceptaba que en el caso de que Estados Unidos entrara en la guerra, entonces la prioridad debería ser derrotar a Alemania. Desde luego, estas conversaciones y el subsiguiente acuerdo se habían mantenido en secreto, pero demostraban que los dirigentes estadounidenses estaban trabajando ahora con el supuesto de que no se trataba de si Estados Unidos iba o no a entrar en la guerra, sino de cuándo iba a hacerlo. Para los dirigentes británicos del conflicto bélico, el ABC-1 fue un enorme impulso.

Por importante que fuera esto, todavía lo fue más a corto plazo que Estados Unidos aceptó que tenía que ayudar en la batalla del Atlántico. Con ese fin, parte del acuerdo ABC-1 era que Estados Unidos ayudaría, junto con la Marina Real Canadiense, a escoltar los convoyes hacia el Reino Unido. Para hacer realidad este apoyo, Roosevelt autorizó la creación de la Flota Atlántica de la Marina de Estados Unidos, al mando del almirante Ernest J. King, y a sus órdenes, la creación también de la Fuerza de Apoyo de la Flota Atlántica, a las órdenes del almirante Arthur L. Bristol.

La condición fue que, dado que Estados Unidos todavía no estaba oficialmente en guerra, ninguna fuerza naval estadounidense debía operar desde suelo estadounidense, por eso la Fuerza de Apoyo operaría desde Argentia, en Placentia Bay, Terranova, cedida a Estados Unidos como parte del acuerdo de bases por destructores del mes de septiembre. Además de esto, se concluyó un acuerdo con el gobierno danés en el exilio para establecer nuevas bases aéreas y navales en Groenlandia e Islandia. El objetivo era tener la Fuerza de Apoyo lista y operativa en abril.

Muy poco después del importantísimo acuerdo ABC-1 llegó el préstamo y arriendo, que había sido aprobado por el Senado

y se había convertido finalmente en ley el 11 de marzo, además de una serie de nuevas concesiones. Diez guardacostas, que los británicos llamaron corbetas, se pusieron a disposición de la Marina Real. Cincuenta petroleros de primera clase se sumaron a la flota mercante británica, así como setenta y cinco buques cisterna noruegos y panameños, fletados por Estados Unidos. Los astilleros estadounidenses también estaban construyendo un nuevo portaviones más pequeño que los británicos denominarían «portaviones escolta»; además, a partir de ese momento, los barcos de guerra británicos podrían utilizar los astilleros estadounidenses para las reparaciones y modificaciones. Todo esto representó un nuevo impulso para los británicos, tanto desde el punto de vista material como desde el psicológico. En cuanto a la batalla del Atlántico, la que importaba por encima de todo en la guerra en Occidente, la neutralidad de Estados Unidos, estaba convirtiéndose rápidamente en poco más que una tapadera.

Capítulo 40

Batallas navales

Era imposible que hubiera alguien en Gran Bretaña que no fuera consciente de la importancia vital de la navegación, de cuya existencia la isla dependía desde hacía siglos, pero nunca más que ahora. Es difícil pensar cómo Alemania habría podido, con las fuerzas aéreas y navales de las que disponía, hacer hincar la rodilla a Gran Bretaña, pero sí habría podido perjudicar su capacidad para librar la guerra, algo de lo que Churchill era muy consciente. En las últimas semanas, los Condor, con su gran autonomía, habían hundido un buen número de buques, demostrando su valía, incluido un ataque en el que hundieron siete barcos de un convoy. Además, el acorazado de bolsillo *Admiral Hipper* también se había colado en el Atlántico, había hundido a un barco rezagado y luego había caído sobre un convoy lento procedente de África Occidental, el SL(S)64, y, en un furioso despliegue de potencia de fuego había enviado al fondo del mar a siete de sus diecinueve barcos. Los submarinos seguían sumando víctimas. En total, sesenta y cuatro barcos fueron hundidos en enero, cien en febrero y 139 más en marzo.

A esta afrenta se le sumó el fracaso del Mando de Bombardeo en los ataques a las bases de submarinos que estaban construyendo los alemanes a lo largo de toda la costa atlántica, y la aparición de los cruceros de batalla *Gneisenau* y *Scharnhorst* en el Atlántico. Durante el mes de febrero y en marzo, estos dos barcos hostigaron a los mercantes rezagados, perturbaron las rutas de los convoyes y jugaron al gato y al ratón con la Flota Nacional británica, evadiéndose una y otra vez de sus perseguidores por los pelos. A finales de marzo, lograron regresar a la seguridad de Brest y, cuando los británicos los persiguieron hasta allí, el *Admiral Hipper* se dio el lujo de atravesar el bloqueo británico y alcanzar el Báltico para someterse a reparaciones. Estas operaciones fueron un doloroso golpe para el orgullo naval británico.

Con estas batallas atlánticas en mente, Churchill, a principios de marzo, formó el Comité para la Batalla del Atlántico, que presidió él mismo. El comité se reuniría una vez a la semana y fue concebido para decidir cómo abordar la creciente amenaza para el comercio marítimo de Gran Bretaña. El 6 de marzo, el primer ministro distribuyó una directiva en la que se enumeraban trece pasos cruciales que debían seguir. Entre todos ellos era clave la urgente transferencia de fuerzas del Mando Costero de la RAF a los Accesos Occidentales. Estas fuerzas transferidas pasaron a depender directamente del almirante Noble y de su cuartel general en Derby House, demostrando una cooperación entre servicios que claramente faltaba en la Wehrmacht. Se iba a dotar a los barcos mercantes de cañones antiaéreos, todos los puertos británicos occidentales iban a tener prioridad en cuanto a las defensas antiaéreas y se iba a poner urgentemente en condiciones de navegar la enorme cifra de 2,6 millones de toneladas que actualmente estaban ociosas en los puertos británicos.

El siguiente paso fue permitir que cualquier mercante «rápido» con una velocidad de 12 nudos o superior navegara por su cuenta. Esto iba en contra de la opinión del Almirantazgo, pero se basaba en el deseo de Churchill de reducir el tiempo de carga y descarga de los mercantes, porque si bien no había duda de que los barcos que navegaban en convoy viajaban más seguros, este sistema causaba problemas, porque de repente arribaba a un puerto a la vez que un contingente de barcos y todos necesitaban que se los descargase al mismo tiempo. Luego zarpaban también a la vez y los puertos y los estibadores permanecían ociosos hasta la llegada del siguiente convoy. En otras palabras, el convoy provocaba que la carga y descarga fuera muy poco eficiente. Si los barcos más rápidos podían navegar de manera independiente, se ahorraría mucho tiempo, pues llegarían escalonadamente. Por otra parte, con submarinos capaces de viajar a 17 nudos en la superficie, los riesgos de la navegación en solitario eran altos.

Finalmente, Churchill estaba decidido a que se destruyeran más submarinos. Solo se había confirmado el hundimiento de seis desde principios de septiembre y ninguno desde diciembre. Había que preparar mejor a los buques escolta, y se necesitaban con urgencia mejores dispositivos de lucha antisubmarina. Se iba a remover cielo y tierra en la consecución de estos objetivos. «Hay que dar caza a los submarinos en el mar —anunció Churchill—,

y no debe quedar ningún submarino sin bombardear en los astilleros o en los diques». Al Focke-Wulf agregó que «hay que atacarlo en el aire y en sus nidos».[1] La batalla de Inglaterra había terminado, proclamó el primer ministro, pero la batalla del Atlántico acababa de empezar.

En esta batalla, Churchill estaba a punto de recibir buenas noticias, y mucho antes de lo que esperaba.

En la Oficina de Guerra de Whitehall, en Londres, el general John Kennedy estaba tan ocupado como siempre con los miles de planes que se necesitaban y la constante combinación de recursos. Sin embargo, todavía encontraba tiempo para cenar muchas tardes en su club o en alguna otra parte de la ciudad, y su cada vez mejor amigo y compañero de cena era el coronel Raymond Lee, agregado militar estadounidense. Lee llevaba en Gran Bretaña desde el verano y, a diferencia de Joe Kennedy, embajador estadounidense durante el primer año de guerra, era a la vez un ferviente anglófilo y un creyente en la capacidad británica para pasar al contraataque. Cortés y encantador, Lee había hecho amigos rápidamente en Gran Bretaña y, aunque Kennedy había sido llamado de vuelta a Estados Unidos y reemplazado por John Winant, Lee siguió siendo una figura clave de la embajada estadounidense.

Incluso a principios de 1941, parte del trabajo del general Kennedy era mirar hacia el futuro y empezar a configurar una estrategia a largo plazo, que incluía un regreso a Francia. Aunque el general estaba seguro de que Gran Bretaña podía planificar cómo no perder la guerra, planificar cómo ganarla ya era otra cosa. Al igual que Churchill, estaba convencido de que la ayuda estadounidense era esencial. En las cenas con Lee, a menudo hablaban de la estrategia de Estados Unidos y de las posibilidades que había de que finalmente entrara en la guerra de manera más decidida. En una ocasión, Lee preguntó a Kennedy si había leído *Muerte en la tarde*, de Hemingway, con sus vívidas descripciones de las corridas de toros. El principio de la fiesta, le explicó Lee, es desgastar al animal gradualmente. Cada movimiento está planeado para llegar a la muerte final del toro dejando que se agote hasta la extenuación. Se considera un grave error tratar de clavarle el estoque demasiado pronto. Los alemanes, sugirió Lee, son algo así como el toro, y al día siguiente le envió a Kennedy un ejemplar de la novela de Hemingway, que él leyó oportunamente.

La analogía, pensó Kennedy, era buena, pero matizó que solo se podía aplicar hasta cierto punto. Desgastar al enemigo era una cosa pero, en lo que a él concernía, no resultaba beneficioso alargar la lucha más de lo necesario. «Si consideras que Hitler es un toro, y esta guerra es una corrida de toros —escribió Kennedy—, entonces yo te veo a ti como un hombre en la primera fila del ruedo con una ametralladora. Deseo que aprietes el gatillo ahora y que mates al toro».[2]

Su principal preocupación en los primeros meses de 1941 era lo rápido que estaba complicándose la situación en el Mediterráneo y en el Oriente Próximo, donde en ese momento Alemania estaba haciendo notar su presencia cada vez más. Era cierto que esto estaba llevando a Hitler a dispersar sus fuerzas, y suponía una desviación de recursos de los alemanes mucho más crítica que la de los británicos; pero ni Kennedy ni ninguno de los líderes bélicos de Gran Bretaña conocía entonces los planes de Alemania para la Unión Soviética, y debido a ello la situación les parecía más grave de lo que era. No era extraño que Kennedy estuviera deseando que Estados Unidos declarara la guerra ya.

Las fuerzas británicas iban recibiendo refuerzos poco a poco pero constantemente y ya había unos trescientos barcos yendo y viniendo por la ruta a Oriente Próximo en todo momento. Esto no era suficiente todavía si ese teatro de operaciones adquiría unas dimensiones realmente enormes. En esta gigantesca extensión de matorrales, desierto y mar, los británicos necesitaban forzar un final rápido de la resistencia del Eje en el norte y en el este de África, evitar que las fuerzas alemanas aplastaran a Grecia, garantizar la supervivencia de Malta y asegurarse de que la Flota del Mediterráneo conservara su fortaleza y que no surgieran más conflictos en Iraq ni en ningún otro de los extremos del teatro bélico. Parte de esas preocupaciones, o tal vez la mayoría, estaban en la mente de todos, pero no todas, y por supuesto no todas al mismo tiempo. Y precisamente la preocupación por Grecia era lo que causaba a Kennedy sus mayores dolores de cabeza.

El anterior mes de enero, cuando el general Wavell había volado a Atenas para entablar conversaciones con los griegos, el primer ministro, el general Metaxas, había declinado el ofrecimiento de tropas por parte de los británicos. Los regimientos de artillería y tanques que se les ofrecían no eran, a su parecer, suficientes para ser decisivos, mientras que podrían fácilmente provocar un

ataque de Alemania e incluso de Bulgaria. Sería bienvenida la ayuda de las tropas británicas, le dijo a Wavell, en el caso de que los alemanes cruzaran el Danubio y entraran en Bulgaria, la ruta obvia a través de la cual podrían avanzar hacia Grecia.

Esto dio al mando británico un respiro que fue muy bienvenido, pero, desde el punto de vista de Kennedy, los británicos ganarían más en conjunto expulsando a los italianos del norte de África que negando Grecia a los alemanes. También pensaba —y Dill estaba de acuerdo con él— que para ayudar de forma efectiva a Grecia eran necesarias al menos veinte divisiones, si se quería de verdad que la ayuda marcara la diferencia. Y sencillamente no disponían de veinte divisiones, por lo que, en su opinión, la intervención en Grecia no tenía ningún sentido.

Sin embargo, un mes más tarde, los griegos decidieron que tal vez se acercaba, después de todo, el momento para una intervención británica. Insistían en que resistirían con todas sus fuerzas ante cualquier ataque alemán, pero consideraban que, dependiendo del tamaño de la fuerza que Gran Bretaña pudiera enviar, Yugoslavia y Turquía podrían sentirse alentadas también a unirse a su lucha contra la agresión nazi. Entonces Churchill mandó un telegrama a Wavell sugiriéndole que tuviera preparadas cuatro divisiones para enviar a Grecia. Cuando Dill le dijo que todas las tropas ya estaban siendo utilizadas en Oriente Próximo, el primer ministro explotó. Una vez más, Churchill tenía los ojos puestos en las estadísticas, no haciendo una evaluación realista de la capacidad de sus fuerzas. Ambas eran muy diferentes, lo cual se resistía empecinadamente a admitir.

De cualquier modo, se consideró oportuno hablarlo cara a cara con los griegos, y con esta idea enviaron a Anthony Eden y a Dill a Atenas para mantener conversaciones, acompañados de Tedder y Cunningham, jefes de las fuerzas armadas en Oriente Próximo. Mientras Eden y Dill viajaban a Grecia, Churchill invitó a Kennedy a pasar con él el fin de semana del 15 y el 16 en una casa de campo que pertenecía a un amigo y que se consideraba más segura que Chequers. El domingo por la mañana, cuando el primer ministro estaba aún en la cama y vestido con un elaborado batín de seda, Kennedy fue requerido para que le diera una valoración actual de la situación. La conversación duró tres horas y, cuando lo dejó, Kennedy se marchó confiado en que el primer ministro le había escuchado y aceptado su visión general de las cosas.

De vuelta en Londres, preparó un memorando en el que detallaba por escrito todo lo que le había dicho. «Hitler ha cometido, sin duda, muchos errores —escribió— y seguro que cometerá más. Su mayor error fue, desde luego, iniciar la guerra sin contar con una flota».[3] En esto estaba totalmente en lo cierto, sin lugar a dudas. Luego prosiguió abordando todos los compromisos militares de Gran Bretaña uno por uno, pero hizo una advertencia sobre Grecia. «Nada de lo que hagamos puede convertir el asunto griego en una propuesta militarmente sensata», escribió en el memorando. Los griegos no tenían reservas suficientes y, a su entender, estaban demasiado comprometidos en Albania. En cualquier caso, en la acumulación de suministros —la clave del combate en cualquier campaña—, los alemanes siempre ganarían en Grecia. «La locomotora y el motor de explosión siempre ganarán al barco —destacó—, especialmente cuando el barco tiene que rodear toda África». También destacó que mandaran lo que mandasen a Grecia debían estar preparados para perderlo porque, en realidad, casi no había ninguna oportunidad de salir victoriosos con cuatro divisiones enviadas poco a poco. «Pero la cuestión es que si empleamos cuatro divisiones y una gran cantidad de reservas en Grecia —dijo—, nuestra capacidad de ofensiva queda anulada hasta que las reemplacemos. La pérdida de Grecia —añadía—, sería un inconveniente pero no un desastre estratégico. Lo que era estratégicamente imprescindible era la salvaguarda de las comunicaciones por mar, que resultarían mucho más fáciles si se capturaba Trípoli. «Es esencial —concluyó— aferrarse a las cosas que importan y no desperdiciar nuestra fuerza en cosas que no son vitales para nuestra estrategia».

Daba la impresión de que Churchill había escuchado, porque envió un mensaje a Eden: «No os consideréis obligados a la empresa griega —advirtió—, si en vuestro ánimo sentís que no será más que otro fiasco noruego».[4]

A pesar de eso, tanto Dill como Wavell empezaron ahora a cambiar de parecer. En lugar de utilizar el mensaje del primer ministro como excusa que necesitaban para librarse del tema de Grecia, dijeron a los griegos que enviarían cuatro divisiones siempre que fuera inmediatamente. Había dos condiciones más: primera, que se enviarían cuatro divisiones con dotación completa; segunda, que los griegos abandonaran Tracia y el este de Macedonia volviera a lo que se llamó la «línea Haliacmón», una estrecha

franja de alrededor de 75 kilómetros entre la frontera yugoslava y el norte del Egeo. Significaba sacrificar Tracia y el este de Macedonia, pero los británicos creían que era un lugar viable desde el cual se podía defender el resto del país. De golpe, la aventura griega estaba otra vez en marcha.

Ya se consideraba demasiado tarde para trasladar tropas desde el este de África, lo cual era una pena, porque las dos divisiones indias que se encontraban allí estaban preparadas para la lucha en terreno montañoso; de hecho, la topografía de Abisinia y Eritrea no era muy diferente de la del norte de Grecia. Por lo tanto, la única posibilidad que quedaba era echar mano de tropas que ya estaban en el Oriente Próximo y de las que estaban llegando en esos momentos a esa zona de operaciones, como era el caso de la división de Nueva Zelanda.

Las exigencias de un posible conflicto en Grecia así como en África Oriental y en Libia forzaron a Wavell a reajustar radicalmente sus fuerzas y les causaron a él y a su Estado Mayor un monumental dolor de cabeza logístico. Por ejemplo, los voluntarios de caballería Sherwood Rangers habían llegado a Palestina a principios de 1940 provistos de sus monturas para lo que, esencialmente, esperaban que fueran labores de policía colonial típicas de antes de la guerra. Después de una carga de caballería blandiendo los sables seguida de dos embarazosas estampidas, se les había ordenado que enviaran sus caballos a casa y, para disgusto general, habían sido formados como artilleros. Sin embargo, el propósito no era mantenerlos en esa función para siempre. La evolución obvia para un regimiento de caballería era mecanizarse y pasar a ir en tanques, pero no había suficientes tanques para ellos; todavía no, al menos.

En cualquier caso, estaban deseosos de aprender y ansiosos por desempeñar su papel, y se habían entrenado a fondo desde que habían enviado sus caballos a casa. Stanley Christopherson, como muchos otros oficiales, se había apuntado a múltiples cursos y había aprendido diversas nuevas técnicas que esperaba poder enseñar a los hombres. Por desgracia, pocos de esos cursos de formación tenían mucho que ver con la artillería.

A finales de enero, debido a las nuevas exigencias a las que tenía que hacer frente Wavell, finalmente los Sherwood Rangers fueron enviados al frente. Sus viejos escuadrones eran ahora baterías y mientras que dos baterías fueron enviadas a Creta como



Tropas indias en África Oriental. La mayor parte de los soldados británicos en el teatro de Oriente Medio procedían de la India y los dominios del Imperio, algo que tenía sentido, geográficamente hablando.

parte de las nuevas defensas de la isla, otras dos se destinaron al recién liberado puerto de Tobruk, donde les dijeron que iban a operar cañones antitanque de 2 libras, listos para interceptar cualquier torpedero italiano o cualquier otro tipo de barco que pudiera aparecer.

La batería Y, de la que formaba parte Stanley Christopherson, entró el sábado 1 de febrero en el pequeño puerto, que estaba escondido detrás de una larga y estrecha cala ya obstruida con los restos de barcos italianos semihundidos. En el muelle de amarres nadie parecía saber nada sobre ellos. Finalmente, los llevaron a ver al capitán del HMS *Terror*, un pequeño monitor, que les explicó que su tarea era defender Tobruk con sus cañones de 15 pulgadas, pero que necesitaban hombres en la costa para operar un OP, o puesto de observación, y disparar los cañones si se diera el caso. «Entonces explicamos —anotó Christopherson—, que nuestra experiencia artillera se reducía a un curso de tres semanas hacía seis meses, y que no recordábamos mucho de él».

Los Sherwood Rangers eran precisamente el tipo de unidad que estaba examinando Churchill en su lista sobre el papel y que

pensaba que había que emplear a la mayor brevedad, pero Wavell tenía razón: no estaban preparados para lanzarlos de cabeza a la batalla.[5] Si había accedido a enviarlos a Creta y a Tobruk, había sido únicamente debido a las urgentes demandas que se le habían planteado en ese momento a su mando. Se tenía la esperanza de que no les exigieran hacer mucho durante algún tiempo, aunque en el momento en que las primeras tropas zarparon hacia Grecia, se sabía que tropas alemanas habían desembarcado en Trípoli. Wavell trabajaba sobre el supuesto de que las líneas alemanas de suministro eran demasiado largas como para que se decidieran todavía a contraatacar durante un tiempo. «De Trípoli a El Agheila hay 758 kilómetros; y a Bengasi, 1 040 —indicó Wavell a Churchill el 27 de febrero—. Hay solo una carretera, y el agua es insuficiente en un tramo de 660 kilómetros de ese trayecto; estos factores, unidos a la falta de transporte, limitan la presente amenaza del enemigo».[6] No le faltaba lógica a esa suposición y, de hecho, coincidía tanto con la visión alemana como con las correspondientes órdenes dadas a Rommel de que estableciera una fuerza que bloqueara el avance aliado al este de Trípoli, no al este de Sirte.

En ese momento, el avance de O'Connor había perdido fuelle. Había sólidos argumentos a favor de poner rumbo a Trípoli y aplastar al Eje en el norte de África de una vez por todas, pero lo que era cierto para las fuerzas alemanas e italianas que se dirigían al este lo era doblemente para las británicas que trataban de avanzar hacia el oeste. Si Wavell no hubiera estado luchando una campaña completa en África Oriental, y no hubiera tenido que aceptar el envío de tropas a Grecia, el intento de marchar sobre Trípoli bien hubiera valido el riesgo. Sin embargo, con los recientes cambios radicales en las circunstancias, simplemente no era oportuno. Se decidió que el avance de las tropas finalizara en El Agheila, al oeste de Cirenaica.

El 8 de marzo, Alf Parbery y la Sección de Señales J abandonaron Tobruk, pues toda la 6.ª División australiana a la que pertenecían estaba embarcando hacia Grecia. No obstante, primero tenían que hacer todo el camino de vuelta a lo largo de la costa, una distancia de alrededor de 950 kilómetros, que les llevó más tiempo del que era dado esperar debido a los accidentes en la única carretera, a las tormentas de arena y a los problemas mecánicos. Llegaron a Alejandría el 14, pasaron los dos días siguientes



Stanley Christopherson (centro), con compañeros de los Sherwood Rangers en Tobruk.

preparando los camiones y el equipo para navegar y, finalmente, se hicieron a la mar el 17 de marzo, y cuatro días después desembarcaban en el Pireo tras un viaje sin contratiempos. Alf se tomó todos estos desplazamientos con calma. Después de un día dedicado a la descarga, él y sus compañeros de la Sección de Señales J salieron hacia el campamento de la 16.ª Brigada en la tarde del 22 de marzo. «Cuando salimos por las calle —escribió—, la gente nos dispensó una gran bienvenida: daban vivas y gritaban a nuestro paso».[7] De naturaleza curiosa, disfrutó con la oportunidad de visitar el Partenón, pero se quedó ligeramente desconcertado al ver una larga columna de tropas griegas que volvían del frente marchando por la ciudad. «Muchos tenían los pies congelados —señaló—, y cojeaban por ese motivo».

Aunque estas escenas demostraban los peligros de luchar en las montañas durante el invierno con suministros insuficientes, en el norte se estaban congregando problemas todavía mayores. Cuando Parbery y sus compañeros empezaron la lenta marcha al norte a través de Grecia, él pensó que el paisaje era de lo más bonito que había visto jamás. Lo que ignoraba por completo era que el plan que los británicos habían acordado con los grie-

gos ya se estaba desmoronando, tal como había temido John Kennedy.

De hecho, incluso antes de que Parbery abandonara Tobruk, Bulgaria había anunciado que se unía al Eje. Al día siguiente, 2 de marzo, las tropas alemanas cruzaron el Danubio e inmediatamente iniciaron su avance hacia la frontera griega. Al mismo tiempo, Anthony Eden volaba de regreso a Atenas desde Ankara, donde él y el general Dill habían estado hablando con los turcos, que aprobaban el plan para defender Grecia y también prometieron que intervendrían si Alemania atacaba el país heleno.

A bordo de un hidroavión Sunderland de la Real Fuerza Aérea Australiana, Eden iba en la cabina junto al piloto y había recibido permiso de los turcos para volar sobre los Dardanelos, el escenario de una dura batalla en la última guerra. Eden había tomado él mismo los mandos del avión y había volado bajo para tener una buena perspectiva.

Cuando aterrizaron en Atenas, los esperaban malas noticias. Los griegos no habían dado a sus tropas la orden, tal como se había acordado, de replegarse a la línea Haliacmón. En lugar de eso, el general Papagos, el comandante en jefe griego, les dijo que ahora era demasiado tarde por el riesgo que corrían sus tropas de ser atacadas mientras se desplazaban. Lo que siguió le recordó a Eden a un regateo en un bazar oriental, y terminó con un pacto chapucero. Papagos mantendría sus fuerzas en el frente de Macedonia, pero enviaría tres divisiones a la línea Haliacmón, que era casi un tercio menos de lo que los británicos habían esperado en un principio.

Una decisión más valiente habría sido dar media vuelta y regresar directamente a Oriente Próximo, pero Eden, Dill y el comandante en jefe para Oriente Próximo creían que abandonar Grecia no solo significaría su segura y rápida derrota sino que tendría un desastroso efecto sobre Oriente Próximo y Oriente Medio, además de en todo el Imperio y en Estados Unidos. Más importante todavía, nueve escuadrones de la RAF ya se encontraban en Grecia, y se estaban embarcando tropas. La decisión que se tomó, aunque se aceptaba que no era la ideal, se consideró, con mucho, la menos peligrosa de las disponibles. «En ese momento —escribió Eden—, Dill y yo sentimos que la suerte estaba echada».[8] Pero el hecho era que habían tomado una decisión política, no militar, y a su vuelta a Londres, Dill confesó a Kennedy

que pensaba que habían cometido un error garrafal. «Yo traté de consolarlo —manifestó Kennedy— diciéndole que, incluso si las cosas salían mal, sería solo un incidente, debíamos ver esto como una fase defensiva, y aguantar hasta que fuéramos más fuertes».[9]

Sin embargo, había mejores noticias para Gran Bretaña procedentes del Atlántico. El 7 de marzo, el *U-47*, al mando del as de la navegación Günther Prien, había sido destruido en el Atlántico durante el ataque a un convoy en tránsito, el OB 293. Oficialmente, su hundimiento se atribuyó al destructor *Wolverine*, pero todavía se debate sobre el lugar y el momento precisos en que el *U-47* se fue al fondo del mar. Puede que, como se afirmó, un ataque con cargas de profundidad fuera la causa del desenlace fatal ese mismo día, o a la mañana siguiente. Lo cierto es que la última señal de Prien se registró en la mañana del 7 de marzo y que no se volvió a saber nada más del *U-47*, de su excepcional comandante ni de nadie de la tripulación.

También había participado en ese combate el *U-99* de Otto Kretschmer, pero una semana después, este submarino, el *U-100* comandado por otro as, Joachim Schepke, y el *U-30* convergieron sobre otro convoy, en esta ocasión el HX112 de Halifax al Reino Unido.

Escoltaba al HX112 en el primer tramo de su vuelta a casa el comandante Donald Macintyre y su Grupo de Escolta EG5. Justo antes de la medianoche del 15 de marzo, Macintyre estaba en el puente cuando la noche se iluminó de repente con un cegador fogonazo de llamas, seguido momentos después por el sonido de una explosión. Era el buque cisterna *Erdona* de 10 000 toneladas, y era la primera vez que Macintyre y sus hombres veían explotar un barco como aquel. Quedaron todos conmocionados y en silencio ante el espectáculo y dieron por supuesto que era imposible que alguien hubiera sobrevivido. Inmediatamente sonaron las alarmas de todo el barco y los hombres corrieron a sus puestos de combate. Aprovechando el resplandor del barco en llamas, Macintyre sacó sus binoculares y se puso a buscar señales de un submarino mientras el destructor avanzaba en amplios zigzag tratando de cubrir la mayor cantidad posible de mar. El único instrumento que tenían para ayudarlos era su ASDIC, el efectivo sonar que transmitía impulsos cuyo sonido audible era un «ping». Si estos impulsos chocaban con un objeto, lo reflejaban con un

nuevo ping, el tiempo de respuesta era más corto cuanto más cerca estaba el objeto.

El problema con el ASDIC era que la versión utilizada en ese momento, la serie 120, tenía un alcance de solo 2 250 metros en perfectas condiciones, y rara vez las condiciones eran perfectas, lo cual dejaba el alcance efectivo en unos 1 250 metros aproximadamente. Para colmo, solo era efectivo dentro en un cono de 16 grados por debajo de la horizontal de la superficie, y eso significaba que no podía detectar a una gran profundidad. Por lo general, cuando un buque escolta estaba en posición para lanzar cargas de profundidad, tenía que hacerlo ateniéndose a la intuición más que a cualquier ayuda del ASDIC. Las cargas de profundidad, además, estaban diseñadas según los supuestos de antes de la guerra de que los submarinos no serían capaces de sumergirse a gran profundidad. En realidad, los submarinos podían sumergirse a mucha más profundidad de lo que los británicos esperaban, por eso podían permanecer por debajo de cualquier explosión de una carga de profundidad.

De cualquier modo, Macintyre y sus escoltas no recibían nada en sus pantallas ASDIC ni tampoco tenían manera alguna de determinar desde qué dirección se había disparado el torpedo. En el ancho y oscuro Atlántico, encontrar a un submarino era como buscar una aguja en un pajar. Pese a ello, el destructor *Scimitar* había avistado al *U-110* —un submarino de la nueva clase IXB al mando de Fritz-Julius Lemp, que había hundido al *Athenia* en el primer día de la guerra— y trató de embestirlo. Antes de que lo lograra, el *U-110* se sumergió a una profundidad segura.

Después de una búsqueda infructuosa, no se produjo ningún otro ataque esa noche. Con el amanecer llegó un bienvenido respiro, pero Macintyre temía lo que podría pasar cuando se hiciese otra vez de noche. El submarino que había conseguido escapar sabía la localización del convoy, y no solo era muy probable que volviera a atacar, sino que muy posiblemente regresara acompañado. Él sabía que ahora los submarinos solían atacar en manadas.

Entonces, muy poco antes del anochecer, el *Scimitar* informó con el reflector de señales de que se había localizado un submarino unas seis millas por delante de ellos. No era Lemp en el *U-110*, que había navegado en la dirección equivocada, sino Joachim Schepke en el *U-100*. Macintyre ordenó avante a toda máquina y el *Vanoc* y el *Scimitar* se unieron a la persecución. Sin

embargo, cuando se acercaban, el submarino se sumergió. Con todo, Macintyre confiaba en que ahora tenían una buena oportunidad de cazarlo, de modo que a una distancia de milla y media barrieron toda la zona. Le resultó muy frustrante que no detectaran nada y, dejando que los otros dos destructores siguieran con la caza, Macintyre ordenó al *Walker* que regresara con el convoy, confiando en que con el submarino sumergido, y por lo tanto limitado a una velocidad máxima de 7 nudos, y con el cambio de rumbo radical que había hecho el convoy, era poco probable que el submarino alemán atacase aquella noche.

Sin embargo, lo que Macintyre ignoraba era que ahora había otros submarinos siguiendo el convoy, entre ellos el *U-99* y el *U-37*. En una primera comunicación, Lemp, desde el *U-110*, había informado del avistamiento de solo dos destructores, por eso fue una sorpresa para los recién llegados, incluido Schepke, descubrir que el convoy tenía una escolta de nada menos que siete destructores y corbetas.

Kretschmer, a bordo del *U-99*, empezó el ataque aquella noche, navegando en línea recta hasta el centro del convoy, como era su estilo, y disparando torpedos desde sus ocho tubos. Falló uno pero los otros siete alcanzaron a seis mercantes, el primero muy poco después de que el *Walker* se hubiera reunido con el convoy. «Yo estaba al borde de la desesperación —destacó Macintyre— y me devanaba los sesos para encontrar alguna manera de detener aquella masacre».[10] Su única esperanza era avistar la estela blanca de la cola de un submarino, luego darle caza y, con suerte, localizarlo en el ASDIC y aplastarlo con cargas de profundidad. Puso el *Walker* en un rumbo curvo y, con los binoculares pegados a los ojos, rezó para poder localizar a su evasivo atacante.

De pronto, avistó la estela de lo que solo podría ser un submarino y, a toda prisa, ordenó un aumento de la velocidad a 30 nudos y el barco salió disparado hacia el lugar del avistamiento. El submarino, que los vio casi demasiado tarde, hizo una inmersión de emergencia, pero el *Walker* se le echó encima instantes después y detectó el remolino de fosforescencia que le permitió lanzar una serie de diez cargas de profundidad. Macintyre estaba seguro de que difícilmente podrían haber fallado, y poco después de que las cargas explotaran escucharon una explosión procedente de las profundidades y un relámpago anaranjado que durante unos instantes iluminó las profundidades. ¿Era este su primer

hundimiento de un submarino? Macintyre esperaba que sí, sobre todo porque se dejó de escuchar el *ping* en el ASDIC.

Pero no era eso lo que había sucedido; el submarino en cuestión, el *U-37*, estaba gravemente dañado, pero no había sido destruido. En medio de la confusión reinante, pudo deslizarse silenciosamente fuera del cerco y poner rumbo a Alemania para su reparación. Mientras el *U-37* abandonaba renqueando la zona, el *U-110* y un quinto submarino, el *U-74*, habían visto las explosiones en el horizonte y habían dado la vuelta en la dirección correcta. Mientras se acercaban al convoy vieron la totalidad de los escoltas zigzagueando de aquí para allá, lanzando cargas de profundidad y disparando bengalas para iluminar cualquier submarino que hubiera emergido.

Cuarenta minutos después del ataque contra el *U-37*, el *Walker* detectó, una vez más, un contacto de submarino en el ASDIC y supuso que sería el que él creía ya hundido. De hecho, era el *U-100*, que todavía no había conseguido disparar ninguno de sus torpedos. Después de pedir ayuda al *Vanoc*, Macintyre ordenó a ambos buques que hicieran sucesivos barridos sobre la zona en la que pensaba que el submarino se había sumergido, y que dispararan cargas a diferentes profundidades desde los 50 hasta los 150 metros. El problema era que las explosiones de las cargas de profundidad distorsionaban también las lecturas del ASDIC, así que, al no ver ninguna señal de éxito, Macintyre hizo virar en redondo al *Walker* para recoger a los supervivientes del SS *J. B. White*.

No obstante, bajo la superficie, el *U-100* estaba en apuros. Las cargas de profundidad habían provocado vías de agua e inutilizado bastantes instrumentos; así pues, a las tres de la madrugada, Schepke no tuvo más remedio que emerger y el *Vanoc*, que utilizaba el nuevo radar tipo 286M, lo detectó casi inmediatamente en el que fue el primer contacto de radar confirmado de la guerra con un submarino. Al comprobar que el *Vanoc* y el *Walker* se dirigían hacia ellos a toda velocidad, Schepke puso al submarino en posición de disparo, pero los motores no arrancaban y cuando finalmente lo hicieron ya era demasiado tarde. Confiando en que el *Vanoc* no llegaría a embestirlos, Schepke estaba apostado en el puente, pero quedaría demostrado que esto fue un error fatal. El *Vanoc* avanzaba directamente hacia el submarino dañado.

—¡Abandonad el barco! —gritó Schepke, y un instante después murió aplastado cuando la proa del *Vanoc* embistió el puente.[11] El *U-100* se hundió en unos momentos.



Otto Kretschmer era uno de los ases de los submarinos con más éxitos, pero fue capturado en marzo de 1941. Otros dos, Günter Prien y Joachim Schepke, murieron ese mismo mes.

—Hemos destrozado y hundido al submarino —comunicó el *Vanoc* mediante señales. Solo consiguieron rescatar a seis supervivientes.[12]

«Fue un momento de máxima felicidad —recordó Macintyre—, la culminación con éxito de una larga y ardua lucha».[13]

Pero la lucha no había terminado. Muy pronto, pasadas las tres y media de la madrugada, el ASDIC del *Walker* detectó el *ping* de un contacto.

—¡Contacto, contacto! —gritó Backhouse, el operador del ASDIC.[14]

En un primer momento, Macintyre se resistió a creerlo, pero Backhouse insistió.

—Contacto clarísimo con un submarino —le dijo a su comandante.

Se trataba del *U-99* de Otto Kretschmer, que había emergido y de repente se había encontrado a solo unos cuantos metros del *Walker*. El oficial de guardia en el puente, suponiendo que los habrían visto, ordenó una inmersión de emergencia. En realidad no habían sido avistados, pero ahora, al sumergirse, los había detectado el ASDIC del *Walker*. De haber controlado sus nervios, bien pudieran haber escapado.

Mientras el destructor viraba sobre el submarino, Macintyre ordenó el lanzamiento de otra andanada de cargas de profundidad, que aplastaron los tanques de aire, de combustible y de

lastre del sumergible. El agua empezó a colarse en el interior y Kretschmer, consciente de que no podían sobrevivir bajo el agua, ordenó subir a la superficie, todavía con la esperanza de que pudieran huir en la oscuridad. No fue así. Detectado por el *Vanoc*, que señaló al *Walker* su localización, el maltrecho submarino fue iluminado por una bengala y recibió los disparos de sus cañones de 4 pulgadas. El bombardeo no fue muy preciso, pero, poco después, el submarino comunicó en un deficiente inglés: «Nos estamos hundiendo». Kretschmer había ordenado que el *U-99*, el submarino con más éxitos de todos, fuera hundido y que la tripulación lo abandonara.

El *Walker* se acercó al submarino, lanzó redes y ayudó a izar a los hombres a bordo. «Algunos —recordó Macintyre— estaban al borde del agotamiento cuando los subimos a bordo, debido al frío de las heladas aguas del norte». El último hombre en subir a bordo fue el capitán del submarino, Otto Kretschmer, que todavía conservaba sus preciados binoculares Zeiss, uno de los pocos ejemplares fabricados por orden de Dönitz para sus mejores ases. En el último momento, Kretschmer intentó lanzarlos al mar, pero no fue lo suficientemente rápido y se los quitaron para dárselos a Macintyre, un trofeo que el británico conservaría con orgullo.

Al día siguiente, se vio a Kretschmer observando el emblema del barco, que era una herradura.

—Esta es una extraña coincidencia —dijo en perfecto inglés—. Mi barco también navegaba bajo el signo de la herradura.

Aunque la suya, dijo, apuntaba hacia abajo, no hacia arriba.

—Bueno, capitán —respondió Osbourne, ingeniero jefe del *Walker*—, nosotros creemos que una herradura que apunta hacia abajo deja escapar la suerte.

Kretschmer rio con tristeza.

En un barco pequeño como un destructor, era imposible mantener aislados a los prisioneros y a los supervivientes del *J. B. White*, y a Macintyre le costó trabajo evitar las peleas. A pesar de ello, no pasó mucho tiempo antes de que Osbourne decidiera organizar una partida de bridge para cuatro, él mismo, dos de los oficiales del *J. B. White* y Kretschmer. En aquellas circunstancias resultó una excelente idea. Además de demostrar su habilidad con las cartas, Kretschmer reveló pocas cosas salvo que había estudiado en la universidad de Exeter antes de la guerra, les pareció pro-

fundamente apolítico y estaba resentido con su gobierno porque hubiera permitido una guerra entre ambos países.

Pocos días después llegaron a Liverpool, donde fueron recibidos por el almirante Noble y muchos de los oficiales de Estado Mayor de los Accesos Occidentales, ansiosos todos ellos de felicitar a Macintyre y a su EG5, y de conocer al gran as de los submarinos. Kretschmer, vestido con su uniforme y con la gorra con cubierta blanca de capitán, descendió por la pasarela. Se produjo un silencio mientras bajaba a tierra, y por un instante se detuvo y miró a Macintyre y al grupo de oficiales que rodeaban al almirante Noble, luego hizo un leve gesto con la cabeza a su adversario y se dirigió hacia el coche que lo esperaba, flanqueado por dos soldados.

Capítulo 41

Destinos cruzados: I

Obligados a retroceder hacia las montañas de Albania, los italianos seguían luchando, librando una guerra no solo contra los griegos sino también contra las condiciones climáticas y contra su propia e inadecuada cadena de suministros. Gino Cappozzo, de veintitrés años, era artillero en la 17.ª Batería del 3.er Regimiento de Artillería Alpina Julia. Desde que sufrieron un ataque sorpresa a finales de diciembre, sus compañeros y él habían ido con el pie cambiado, peleando para escapar de los griegos mientras los presionaban y cada vez con más bajas. También avanzaban sin timón por cuanto habían perdido a demasiados oficiales y suboficiales; a principios de febrero, los retiraron de la línea del frente y les dieron quince días de descanso. «En ese momento —señalaba Cappozzo— estábamos en una situación extrema: descalzos, harapientos, las polainas envueltas alrededor de los pies en lugar de botas, hambrientos y muertos de frío».[1] Una vez terminado el breve descanso, los enviaron de regreso todavía sin su nueva provisión de botas.

Hacia finales de febrero, cruzaron la llanura de Tepelenë, luego ascendieron a un pico de 1 300 metros, cargando los cañones, la munición y los suministros consigo. Allí permanecerían los próximos treinta días. «Fue un mes de luchas infernales —apuntó Cappozzo—. A toda hora, día y noche. La montaña parecía un volcán en erupción».[2]

Otros volvieron a casa, aunque brevemente. Pace Misciatelli-Chigi estaba absolutamente horrorizada al ver el estado en que se encontraba su marido cuando apareció un día de febrero a la puerta de su casa en Siena, retornado del frente de Albania, demacrado, enfermo y deprimido. Ella también trabajaba dos días a la semana en el hospital militar de Siena, escribiendo cartas para los enfermos y leyéndoles las que recibían en voz alta. «Habían

perdido lo más importante de la vida —destacó— por una causa por la cual no sentían nada».[3]

Entretanto, en los campos de entrenamiento se preparaba a nuevos reclutas, la mayoría de los cuales seguían estando mal equipados y comandados. Giuseppe Santaniello era un estudiante de Derecho de veintiún años que había sido llamado a filas y enviado a los barracones de reclutamiento próximos a Nápoles. Llegó con orgullo por unirse al Ejército Real italiano y entusiasmado con la perspectiva de servir a su país; la guerra, a su modo de ver, era ante todo un asunto glorioso. Sin embargo, iba a recibir un devastador golpe al toparse con la realidad. Le robaron sus cosas, y los barracones eran mugrientos y sórdidos. «El peor lugar —observó— eran los aseos. Un sofocante y fétido olor daba aviso de su estado. El suelo estaba cubierto con una capa de apestosa orina mezclada con excrementos en la que las sandalias resbalaban y se deslizaban con demasiada facilidad. Un inventor de torturas nunca habría soñado nada peor».[4] Tampoco eran de su medida los uniformes que les entregaban. Santaniello estaba desesperado. «Muy pronto —agregó— nuestras esperanzas y nuestros sueños se desvanecieron, y su lugar lo ocupó la espantosa realidad de tener que vivir en medio de esta inmundicia y rodeado de delincuentes».

Sin embargo, las condiciones eran mucho mejores en la Regia Marina, que pese a su humillación en Calabria y durante el ataque a Tarento, seguía contando con un buen número de barcos de guerra modernos. Sirviendo en uno de los más grandes estaba Walter Mazzucato, de diecinueve años, que se había incorporado al acorazado *Vittorio Veneto* en La Spezia en enero, después de dos años de formación como cadete naval. «Se me aceleró el corazón al ver a un barco de semejante tamaño por primera vez», reconoció Mazzucato.[5] Había entrado en la Marina a los diecisiete; surcar los mares y servir a su país era algo que tenía muy arraigado desde que era un niño. En febrero, navegó en su primer viaje por el mar en un poderoso acorazado, donde era artillero antiaéreo en uno de los veinte cañones de 37 milímetros del barco.

El barco se había hecho a la mar apresuradamente tras recibirse la noticia de que la Fuerza H, la fuerza de la Marina Real con base en Gibraltar, había entrado en el Mediterráneo. El almirante Iachino, que mandaba la flota italiana, había zarpado en un intento de enfrentarse a los británicos, pero la Fuerza H evadió

a los italianos y se dedicó a bombardear Génova y Livorno y a minar la entrada de La Spezia. En cuanto a los daños materiales, los ataques no habían hecho muchos, pero minaron un poco más la moral de los italianos.

El fracaso del almirante en su intento de interceptar a los británicos no sentó muy bien a los alemanes y, sobre todo, al Estado Mayor naval. En marzo, sabedores de que se le había encomendado a la Marina Real que transportara a las fuerzas británicas a través del Egeo, presionaron a los italianos para que actuaran y pasaran a la ofensiva. Finalmente, el 26 de marzo, salieron al mar, con una fuerza en la que estaban el acorazado *Vittorio Veneto*, los cruceros pesados *Trento, Trieste* y *Bolzano*, y siete destructores.

El objetivo era obstaculizar la navegación británica hacia Grecia, pero lo que no sabía el almirante Iachino, era que su oponente, el almirante Cunningham, había tenido noticias de este movimiento. Deseoso de librar una nueva batalla en el mar después de la breve refriega cerca de Calabria el pasado mes de julio, ABC se hizo inmediatamente a la mar.

Esta información procedía del descifrado de las transmisiones de la máquina alemana Enigma llevadas a cabo por los descodificadores en la Escuela de Codificación y Cifrado de Bletchley Park. Muchas de esas descodificaciones, cuyo nombre en código era «Ultra», se hacían de manera muy intermitente y demasiado lenta como para que fueran aprovechables, pero en ese caso, las noticias de los movimientos de la flota italiana habían llegado rápidamente y las descodificaciones se le habían pasado de inmediato a Cunningham. El almirante era uno de los poquísimos líderes militares británicos a los que se les había dado autorización para que recibieran los descifrados Ultra.

Con el fin de asegurarse de que el conocimiento por parte de los británicos del tráfico a través de Enigma se mantenía en secreto, la RAF llevó a cabo entonces misiones de reconocimiento aéreo para dar la impresión de que esa era la fuente de la información. Volando desde Malta estaban todavía Adrian Warburton y sus compañeros de las tripulaciones de reconocimiento fotográfico del 69.º Escuadrón. Se le había ordenado que tomara fotos de la flota italiana, lo cual hizo a conciencia, y luego, mientras él y su tripulación seguían volando a gran altura sobre ella, trató de reenviar la información por radio. Sin embargo, debido a la gran cantidad de buques militares en el mar, su mensaje no llegó a des-

tino. Finalmente, Warburton utilizó un prefijo de alta prioridad, que indicaba que el remitente era un mariscal del Aire, no un oficial subalterno. Esto resolvió el problema y recibió una respuesta en que le pidieron que identificara todos los barcos italianos que pudiera. Eso fue lo que hizo Warburton, volando tan bajo que la tripulación pudo leer el nombre de los barcos.

De este modo, Cunningham obtuvo un panorama muy claro de dónde se encontraba la flota italiana y también de su tamaño y número exacto de unidades. Sin embargo, el meollo de la cuestión era cómo forzar un enfrentamiento, porque estaba muy claro que el almirante Iachino no tenía la menor intención de buscar pelea, y que el hecho de salir al mar había sido más bien para contentar a sus aliados. Después de zarpar de Alejandría a bordo de su buque insignia, el *Warspite*, Cunningham acordó una cita con su segundo al mando, el vicealmirante Pridham-Wippell, y su fuerza de cruceros a la mañana siguiente, cuando ya habría congregado a su flota, junto con una fuerza adicional de destructores.

A pesar de todo, ABC había apostado diez chelines con uno de sus oficiales del Estado Mayor a que ni siquiera avistarían al enemigo, por eso le encantó cuando, a la mañana siguiente, antes de que se reuniera con la fuerza de Pridham-Wippell, recibió una señal de este que lo informaba de un avistamiento de la flota italiana. Era un juego peligroso porque los nueve cañones de 15 pulgadas del *Vittorio Veneto* tenían potencia suficiente para acabar rápidamente con los cruceros de Pridham-Wippell. La clave era atraer a los italianos hacia Cunningham sin acabar atacados ellos mismos.

A bordo del *Vittorio Veneto*, toda la tripulación estaba en sus puestos de combate, entre ellos Walter Mazzucato, mientras la fuerza de cruceros perseguía a sus homólogos británicos y trataba de situarlos dentro del alcance del *Vittorio Veneto*. Finalmente, el buque estaba lo bastante cerca como para abrir fuego: sus enormes cañones de 15 pulgadas disparaban sus proyectiles hasta una distancia de veinticuatro kilómetros.

En el *Warspite*, Cunningham comprobó que su fuerza de cruceros necesitaba ayuda urgente, de modo que ordenó el despegue de los bombarderos desde el *Formidable* para atacar y hostigar a los italianos y al *Vittorio Veneto* en especial. En el momento en que estos aviones atacaron, el acorazado italiano ya había disparado noventa y cuatro proyectiles, si bien ninguno había dado

en el blanco, y cuando Walter Mazzucato abrió fuego contra sus atacantes aéreos, las grandes armas quedaron en silencio y el acorazado inició la retirada. Esto era exactamente lo que se había temido Cunningham, y ahora sabía que la única oportunidad de alcanzar a los italianos era emprender nuevos ataques aéreos que retrasaran su huida.

Al tiempo que la fuerza aérea naval atacaba otras dos veces, también los cruceros seguían disparando proyectiles. A las 15.19, Mazzucato seguía disparando cuando vio cómo tres bombarderos lanzaban sus torpedos. «El avión que estaba casi alineado con la popa del barco —recordaba— atacó con gran determinación y espíritu de sacrificio frente a una lluvia de proyectiles antiaéreos. Alcanzado por ellos, el avión cayó al mar y desapareció».[6] Sin embargo, momentos después, Mazzucato experimentó una sacudida cuando el torpedo rozó la popa y explotó fuera del casco, junto al compartimento que alojaba la máquina del timón. De repente, entró agua a raudales, el timón quedó inutilizado y el barco se detuvo. Mazzucato se sintió profundamente desconcertado cuando el barco empezó a escorarse, entonces, al mirar al cielo estuvo absolutamente convencido de que en ese momento vio la imagen de la Virgen. «Me quedé mudo —escribió—. Seguí mirándola durante unos instantes. Luego, de pronto, desapareció y la luz se desvaneció dejando tras de sí una nube de color gris claro que se disolvió lentamente en el aire».[7] Fuera lo que fuese lo que había visto, hizo que se sintiera seguro de que el buque se salvaría. Y, efectivamente, los ingenieros del barco consiguieron enseguida ponerlo otra vez en marcha, si bien utilizando solo una hélice, lo que significaba avanzar a la mitad de la velocidad.

Cunningham lo persiguió, consciente de que era imposible alcanzarlo antes del anochecer y de que a la mañana siguiente la flota italiana estaría dentro del radio de acción de sus propias fuerzas aéreas. Esto significaba que la única posibilidad de un combate naval era lanzar un ataque nocturno, una táctica notoriamente difícil y muy arriesgada. El Estado Mayor de ABC estaba en contra, pues el riesgo de colisión y de sufrir daños en la batalla les parecía demasiado grande en un momento en que pesaban sobre ellos muchas otras demandas. «Sois un atajo de ratas cobardes», les respondió.[8] Se avecinaba una batalla nocturna.

Si la Virgen había venido o no a rescatar al acorazado italiano, era evidente que había abandonado al crucero *Pola*, que había

sido alcanzado y estaba a la deriva en el agua. El almirante Iachino no previó que su adversario podría intentar un ataque por la noche, por lo que, mientras el *Vittorio Veneto* navegaba hacia Tarento, sus otros dos cruceros y sus destructores recibieron la orden de permanecer cerca del dañado *Pola*. Todos ellos fueron captados en el radar de Pridham-Wippell, de modo que la flota de guerra británica pudo acercarse sigilosamente hasta una distancia de alrededor de 3 500 metros —en términos navales, un disparo a quemarropa— y luego apuntar con cuidado todas sus armas pesadas.

—Objetivo a la vista —oyó Cunningham desde la torre de dirección.

«Nunca —escribió— experimenté un momento más emocionante que este».[9] Instantes después, la flota británica abrió fuego, mientras las bengalas alumbraban los barcos italianos como si fueran conejos deslumbrados por los faros de un coche. Fue una masacre; los tres cruceros resultaron hundidos. A la mañana siguiente, lo único que quedaba era una masa de chatarra, cuerpos flotando en el agua y una fina capa de petróleo sobre la superficie. Los británicos rescataron a 900 marinos italianos. Este enfrentamiento, que se conoció como la batalla de Cabo Matapán, permitió acabar de una vez por todas con la amenaza de la flota italiana. Para Mussolini, fue una nueva humillación.

Sin embargo, por mucho que los británicos estuvieran imponiéndose a los italianos, los alemanes habían llegado al teatro de operaciones. La Luftwaffe estaba machacando las débiles defensas de la RAF en Malta, mientras que, en Libia, el general Rommel había lanzado una ofensiva limitada, ignorando, en el más clásico estilo prusiano, las órdenes de sus superiores de limitarse a detener el avance británico y nada más. Como sus posiciones de avanzada estaban debilitadas, los británicos se habían retirado con precipitación, primero de El Agheila y luego a Agedabia.

Entretanto, mientras las dos flotas habían estado persiguiéndose en el Mediterráneo, en los Balcanes se habían producido acontecimientos extraordinarios. El 25 de marzo, Yugoslavia dejó perplejo al mundo libre al unirse al Eje, pero luego, en un golpe de Estado ocurrido dos días después y llevado a cabo por un grupo de oficiales de las Fuerzas Aéreas, el príncipe Pablo, el regente y el Gobierno fueron derrocados y se revocó el pacto.

Hitler se sentía cada vez más frustrado y nervioso por los acontecimientos de los Balcanes, que se estaban revelando como una preocupante distracción y obstáculo para sus planes de invadir la Unión Soviética. El 30 de marzo, el *Feldmarschall* Erhard Milch, subjefe de la Luftwaffe, fue convocado en Berlín para recibir una bronca de Hitler.[10] El Führer les dio a él y a otros tres generales la clásica filípica de tres horas, en la cual argumentó repetidamente que la guerra en el oeste, es decir, la guerra contra Gran Bretaña, seguía siendo la más importante, y que el ataque en los Balcanes era, desgraciadamente, un requisito imprescindible para la derrota del Reino Unido. Testigo de esta creciente agitación fue el mayor Gerhard Engel, el asistente de Hitler para el OKH. La situación en los Balcanes ya había forzado al Führer a aceptar un retraso de la Operación Barbarroja. «De por sí —escribió Engel en su diario—, un par de semanas antes o después no eran un cambio tan grande, pero no queríamos que nos sorprendiera el invierno ruso».[11] Esta era también la preocupación de Warlimont; la Wehrmacht ya estaba tan dispersa que las cuestiones logísticas, los problemas de abastecimiento y el vasto alcance geográfico hacían que ya fuera demasiado tarde para pensar en cualquier cambio de estrategia; de modo que cualquier problema nuevo había que tratarlo procurando encajarlo en el marco estratégico existente.

Las noticias del sistema de préstamo y arriendo añadieron nuevos elementos de preocupación para los alemanes, así como la irritante sensación de que el tiempo corría en su contra. Gran Bretaña era cada vez más fuerte; Estados Unidos merodeaba entre las sombras. Por todo ello, cuanto antes invadieran Rusia, mejor. Hitler estaba furioso y tenía tendencia a enzarzarse en largas diatribas contra los estadounidenses, Roosevelt en particular, y contra los judíos de las altas finanzas estadounidenses. Su único consuelo era que eso le daba la excusa para declararles la guerra cuando le diera la gana... como si no tuviera ya suficientes enemigos con los que pelear.

Así pues, las noticias del golpe de estado en Yugoslavia, el 27 de marzo de 1941, sentaron especialmente mal al Führer. Su respuesta fue ordenar una inmediata invasión y el aplastamiento de los yugoslavos. Una vez más, se le encargó al Ejército, y al general Halder y a su Estado Mayor, en lugar de al OKW, preparar un plan de acción en un tiempo récord. Por suerte para ellos, resultó más sencillo de lo que podría haber sido: Bulgaria, Hungría y

Rumanía estaban ahora del lado del Eje, y con la planificación para la Operación Marita —la invasión de Grecia— en una etapa avanzada, las fuerzas necesarias estaban prácticamente en posición. El 2.º Ejército alemán, ya en Austria, se desplazó rápidamente al sur de Hungría y, con los italianos a su derecha y el 3.er Ejército húngaro a su izquierda, el 6 de abril atacó con un *Schwerpunkt* de tres largas columnas mecanizadas, que avanzaban hacia la capital, Belgrado. Esto se hizo siguiendo el clásico principio prusiano de la *Bewegungskrieg:* lanzarse contra un objetivo que el enemigo no podría permitirse perder y que, por lo tanto, tendría que defender. Al mismo tiempo, una fuerza mecanizada más se dirigía a Zagreb, mientras en el extremo sur el grupo de Panzer del general Von Kleist avanzaba hacia el norte desde Bulgaria.

La Luftwaffe aplastó a la Fuerza Aérea yugoslava, la mayor parte de ella en tierra, en unos veinte minutos, perdiendo apenas dos aviones en el ataque. Entretanto, el ejército yugoslavo, con un millón de efectivos, pero apostado a lo largo de una extensa frontera de casi 3 500 kilómetros y muy escaso de equipamiento moderno, sucumbió en unos cuantos días a la perfección clínica de lo que se había empezado a llamar en todo el mundo *«Blitzkrieg»*, guerra relámpago.

El mismo día que los alemanes irrumpieron en Yugoslavia, también invadieron Grecia, atacando con el 12.º Ejército desde Bulgaria y luego dividiéndose; mientras una parte avanzaba hacia el oeste y luego al sur desde Yugoslavia, otra se abría camino hacia la línea Haliacmón. Entre los que entraron en el sur de Yugoslavia estaba Günther Sack, ahora sargento al mando de diez hombres y un cañón del 86.º Batallón Antiaéreo Ligero. «¡He empezado esta mañana! —anotó de un tirón en su diario—. Cruzamos la frontera a la velocidad más descabellada que yo haya visto nunca. Vimos a nuestros Stuka, unos treinta aviones, acompañados por veinte cazas que volaban hacia el enemigo. Luego oímos detonaciones a lo lejos y vimos cómo daban vueltas sobre el enemigo. Fue una imagen fantástica de guerra moderna».[12] Al día siguiente, entraron en Skopie, y Sack quedó impresionado por el nivel de destrucción causado por la Luftwaffe. «Nuestra gente debería dar gracias de no tener que pasar por la experiencia de una guerra en su propio país. Aquí estamos viendo escenas horribles».[13]

La aviación era una vez más la que abría camino a los alemanes. La batalla por Yugoslavia había empezado con la destrucción

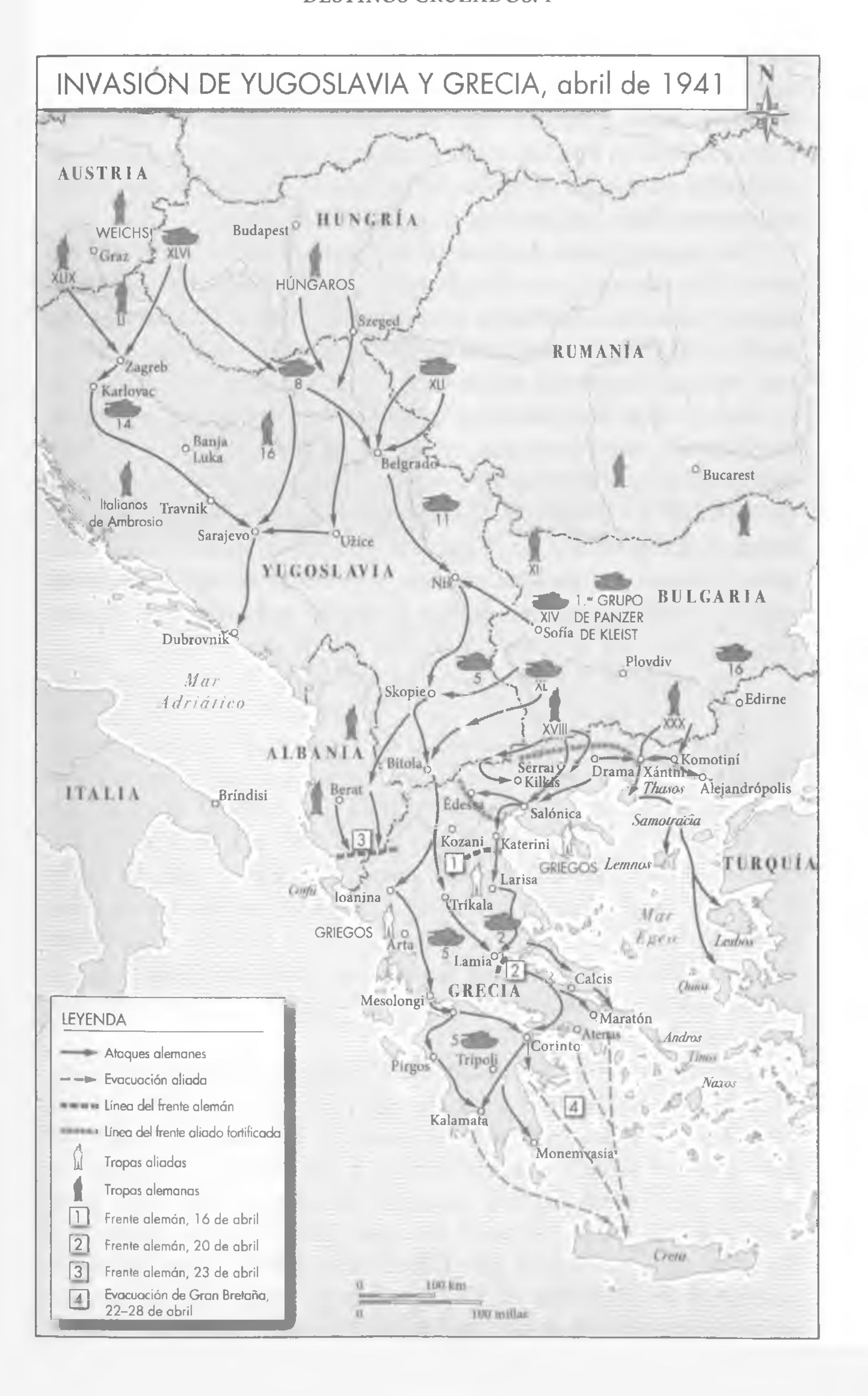
casi instantánea de su fuerza aérea, pero en Grecia no habían sido Stuka lo que había visto Sack, sino un bombardeo de la Luftwaffe sobre el mayor puerto griego, el Pireo, que ocasionó un daño incalculable a la causa aliada.

Entre los que atacaron el Pireo aquella noche estaban los Ju 88 del Grupo III del Ala de Bombardeo 30, con base en Gerbini, Sicilia, en la llanura de Catania. Uno de los comandantes de escuadrón del grupo era el teniente Hajo Herrmann, que se había recuperado de sus heridas en Schiphol y había sido destinado a Sicilia, desde donde había atacado, durante los dos pasados meses, Malta y objetivos británicos en la Cirenaica.

La tarea que tenían aquella noche era sembrar de minas la estrecha entrada del puerto con la esperanza de hundir a los barcos cuando entraban y bloquear así la entrada y salida del puerto. Cada Ju 88 debía cargar dos minas pero, durante las recientes operaciones contra Malta, Herrmann había ordenado clandestinamente a su tripulación de tierra aumentar también la carga de bombas. Ahora, mientras estaba sentado bajo los olivos a primera hora de aquella mañana escuchando el sonido de su avión mientras lo calentaban, se le ocurrió que dos minas con paracaídas parecían poca cosa. Con este pensamiento, ordenó a su tripulación de tierra que cargara dos bombas de 250 kilos además de las minas.

Estaban a unos 725 kilómetros del Pireo, y con la carga extra tenían combustible para unos 1450 kilómetros, de modo que iban un poco justos, pero Herrmann confiaba en que todo iría bien. Mientras se dirigía a su avión, vio cómo la tripulación colocaba las bombas en su lugar y luego concertó con los otros tripulantes el plan de ataque. Todos ellos habían llevado a cabo antes muchas operaciones de minado nocturno como esta y no estaban preocupados.

Herrmann tenía la esperanza de que se hiciera de noche antes de que el comandante, el mayor Arved Crüger, se acercara por allí y viera las bombas colgadas de cada ala, pero sus esperanzas fueron vanas. «Ya me lo imaginaba —le dijo Crüger—.[14] ¡Le ordeno que las quite! Sabe muy bien cómo es el tiempo: densos cúmulos sobre Grecia hasta una gran altura. Hay que sobrevolarlos, y no se puede hacer con una carga extra». A regañadientes, Herrmann ordenó a su jefe de mecánica, el sargento Lorenz, que descargara las bombas. Luego, una vez que Crüger se marchó, Lorenz se quedó



INVASIÓN DE YUGOSLAVIA Y GRECIA, abril de 1941
N
AUSTRIA
HUNGRÍA
WEICHS
XLVI
Budapest
Graz
XLIX
HÚNGAROS
Szeged
RUMANÍA
Zagreb
Karlovac
14
8
XLI
Banja Luka
16
Belgrado
Bucarest
Italianos de Ambrosio
Travnik
11
Sarajevo
Užice
YUGOSLAVIA
XI
Niš
1.er GRUPO DE PANZER DE KLEIST
BULGARIA
XIV
Sofía
Dubrovnik
Plovdiv
16
Mar Adriático
5
XL
Skopie
Edirne
XVIII
XXX
ALBANIA
Bitola
Serrai
Drama
Xánthi
Komotiní
Kilkis
Thasos
Alejandrópolis
ITALIA
Bríndisi
Berat
Edesa
Salónica
Samotracia
3
Kozani
Katerini
1
GRIEGOS
Lemnos
TURQUÍA
Larisa
Corfú
Ioanina
Trikala
Mar Egeo
GRIEGOS
Arta
5
2
Lesbos
Lamia
2
Calcis
GRECIA
Quíos
Mesolongi
Maratón
Atenas
Andros
Corinto
Tripoli
Tinos
Pirgos
Naxos
4
Kalamata
Monemvasía
Creta
0 100 km
0 100 millas
LEYENDA
Ataques alemanes
Evacuación aliada
Línea del frente alemán
Línea del frente aliado fortificada
Tropas aliadas
Tropas alemanas
1 Frente alemán, 16 de abril
2 Frente alemán, 20 de abril
3 Frente alemán, 23 de abril
4 Evacuación de Gran Bretaña, 22–28 de abril

mirando a Herrmann, sin tocar las bombas todavía. Estaba claro que había que tomar una decisión: Herrmann podía desafiar a su comandante o hacer lo que se le había ordenado. En silencio, miró a Lorenz y, cuando puso el pie en el primer travesaño de la escalerilla para subir al avión, se produjo entre ambos un tácito sobreentendido. Las bombas se quedaban puestas.

Despegaron poco después de la puesta de sol, a intervalos de uno o dos minutos, y se dirigieron al este para evitar a los Beaufighter nocturnos de Malta. Ascendieron a unos 750 metros de altura. Crüger había sugerido que, como estaban previstas nubes, una vez que estuvieran sobre Grecia debían elevarse por encima de ellas y volar directamente hacia el Pireo usando la luz de la media luna, pero Herrmann, con su sobrecarga, decidió volar por debajo de la capa de nubes y a través del golfo de Patras y el istmo de Corinto. En cualquier caso, siempre prefería aproximaciones lo más bajas posibles; no le gustaba ponerse la mascarilla de oxígeno ni vestir los pesados monos y las botas de piel requeridas para los vuelos a grandes alturas: lo hacían sudar durante el despegue, sudor que se convertía en frío glacial una vez arriba.

Para negociar con éxito esta ruta más baja y no estrellarse contra una montaña sería clave atacar la costa en un punto preciso y, a pesar de la creciente ansiedad de Herrmann mientras cruzaban el mar, lo consiguieron a la perfección, aunque de inmediato tropezaron con una tormenta eléctrica que iluminó el cielo con un fogonazo cegador. Herrmann pensó para sus adentros: estamos en la tierra de los antiguos dioses. Siguieron volando sobre el istmo y sobre Platea y Maratón, y luego allí estaba Atenas bajo la pálida luz de la luna. Por primera vez en su vida, Herrmann contemplaba los lugares que le eran tan familiares desde sus estudios escolares. «Maravillosas escenas —anotó—, reavivadas por los recuerdos de juventud».

Descendieron progresivamente y luego viraron hacia el puerto, sabiendo que no hay mejor ayuda para la navegación que las bengalas y el fuego antiaéreo del enemigo. La clave era oscilar de lado a lado y ajustar continuamente la velocidad. Y dado que la entrada del puerto era tan estrecha, tenían que volar bajo para dejar caer las minas: el truco era volar recto hacia el objetivo y luego ejecutar un medio giro fulminante, y todo a una reducida velocidad de alrededor de 322 km/h para asegurarse de que las minas de paracaídas se abrieran tal como estaba planeado.



Hajo Herrmann, cuyo bombardeo no autorizado del Pireo resultó asombrosamente exitoso.

Herrmann giró el avión y se preparó para hacer su aproximación. Cuando se acercaron a la entrada del puerto, se encontraron inmersos en la luz de los reflectores que los iluminaban de frente y por ambos lados. Detrás de ellos destellaban las balas trazadoras y las ráfagas de fuego antiaéreo, pedazos brillantes de metal. Luego dejaron caer las minas, mientras los tripulantes artilleros disparaban con las ametralladoras a todo lo que les parecía que valía la pena. «¿De quién fue la idea de esta operación?», preguntó alguien mientras Herrmann iniciaba una subida a toda potencia. Herrmann sabía que ahora le tocaba esperar a que el resto de su escuadrón terminara el minado antes de que él pudiera dar la vuelta y utilizar las bombas que había agregado. Podían avistar una larga hilera de barcos atracados a lo largo del muelle y estuvieron de acuerdo en que una aproximación horizontal en vuelo bajo les daría la mejor oportunidad de atacar un objetivo. Después de que el navegante hubiera hecho sus minuciosos cálculos, Herrmann dio media vuelta sobre la isla de Salamina y luego hizo su aproximación. A medida que se acercaban, volando en silencio hacia el oeste, los reflectores eran más débiles, pero seguían estando allí. Herrmann recordó que no era el resplandor rojizo de las balas trazadoras de lo que tenían que preocuparse, sino de la imagen fantasma que dejaban en la retina; si el fuego antiaéreo lo

alcanzaba a uno, era simple mala suerte. Había que ser fatalista; cuanto más lo era uno, menos tenía que recurrir a sus reservas de coraje.

Bajaron más, ahora volaban recto y a nivel en dirección al puerto. «Diez segundos para el lanzamiento», dijo Schmetz, el observador y encargado de apuntar las bombas. Herrmann descendió un poco más, aceleró un poco y echó una última mirada a sus instrumentos. Tenía la boca seca. Entonces soltaron las bombas, el Ju 88 quedó iluminado de repente, y Herrmann ascendió rápidamente y maniobró el avión en un marcado giro hacia babor, esperando el retardo de quince segundos hasta que las bombas detonaron.

De pronto, se produjo un brillante y masivo fogonazo, luego una explosión, y unas salvajes turbulencias sacudieron violentamente al avión. Herrmann, después de recuperar rápidamente el control, giró hacia el mar y abajo en el puerto vieron todavía más explosiones y brillantes masas blancas y resplandecientes que se elevaban en el cielo de la noche. ¿Qué había pasado? Ellos simplemente habían ido a por el barco más grande, nunca habían visto que un par de bombas tuviera semejante efecto devastador.

Cuando se alejaban del escenario y ponían rumbo a casa, un solitario cañón ligero antiaéreo les propinó un fuerte impacto. Instantes después, empezó a salirse el refrigerante y la temperatura en el motor del lado de babor subió. Herrmann detuvo de inmediato el motor para evitar un posible incendio y tuvieron que seguir su ruta con un solo motor, lo cual no era un empeño fácil en un Ju 88. «Me invadió la tristeza —escribió Herrmann—, pero la mejor manera de desembarazarse de ella es la actividad. De modo que reduje la velocidad, apagué el motor dañado, puse esa hélice en bandera y seguí adelante con solo el otro motor».

Después de una larga y peligrosa jornada, llegaron finalmente a Rodas, una de las islas del Dodecaneso conquistada por los italianos en 1912, donde estaba la pista de aterrizaje de emergencia previamente convenida. Estaba situada en la dirección opuesta, próxima a la costa de Turquía. Para cuando por fin tocaron tierra, Herrmann llevaba todo el día sufriendo calambres en la pierna derecha. No fue precisamente un aterrizaje fácil: la visibilidad era mínima y no tenían ni idea de dónde terminaba la pista de aterrizaje, pero al final lograron detenerse, vivos y de una pieza. Durante unos instantes nadie habló. Herrmann se quedó allí sentado y luego desconectó

el encendido del motor de estribor. En sus muchas operaciones de combate, nunca se había sentido tan feliz de volver a tierra firme. Finalmente, dijo: «Ya podéis ir saliendo, chicos».

No eran muy conscientes de ello en ese momento, pero la decisión del último minuto del sargento Lorenz y de Herrmann de volar con aquellas dos bombas, selló efectivamente la suerte de los griegos en aquella primera noche de la invasión alemana. Las bombas impactaron en el *Clan Fraser*, un carguero de 12 000 toneladas que acababa de llegar con un convoy y que transportaba 350 toneladas de explosivos. Solo se habían descargado cien cuando fue alcanzado. La explosión hizo añicos las ventanas de Atenas en varios kilómetros a la redonda, el *Clan Fraser* quedó destruido en la enorme explosión junto con otros diez barcos, que sumaban 41 000 toneladas. Y lo que es peor, esta explosión casi sísmica destrozó el puerto hasta tal punto que no pudo recibir barcos en los siguientes meses. En un golpe de suerte, el puerto principal de Grecia y el único que se podía utilizar para abastecer a los británicos había sido barrido. Ningún otro ataque individual de la guerra había causado hasta ese momento un grado de destrucción tan impresionante.

Fue un duro golpe del que los británicos, y los griegos, no se recuperarían en Grecia, y llegó en el momento justo en que las tornas se estaban volviendo en contra de Gran Bretaña en el norte de África, donde Rommel se negaba a que lo domesticaran. Una vez más, los comandantes alemanes estaban ignorando las órdenes de sus superiores. Esa noche en el Pireo, esta insubordinación dio réditos espectaculares.

Capítulo 42

Avances y retrocesos

El capitán de escuadrón *Macky* Steinhoff no tenía la menor confianza en el éxito de los vuelos nocturnos de cazas, y cuando en el mes de agosto Helmut Lent descubrió que todo su grupo estaba a punto de unirse a la recién formada *Nachtjagd-Division*, o División de Caza Nocturna, no recibió la noticia con alegría. «Actualmente nos estamos convirtiendo en cazas nocturnos —había escrito Lent a sus padres a finales de agosto—. No nos entusiasma mucho. Preferiríamos volar directamente a Inglaterra».[1] El Grupo I del Ala de Caza 76 había dejado Stavanger el 29 de agosto y se dirigió para un entrenamiento a Baviera, donde se convirtieron en el Grupo II del Ala de Caza Nocturna 1.

Steinhoff había determinado que el Me 109 de un solo motor no era adecuado para el combate nocturno, pero el Me 110 Zerstörer era ideal. Tal vez no sea una sorpresa que tanto la RAF como la Luftwaffe hubieran llegado a conclusiones similares acerca de los cazas nocturnos. Unos y otros se estaban dando cuenta, por ejemplo, de que el elemento clave era la potencia de fuego, no la velocidad, mientras que el tamaño mayor de un bimotor significaba que había más oportunidad de acoplar equipamiento extra como era el caso del radar de a bordo.

Ambas partes habían descubierto también lo difícil que era interceptar los ataques enemigos sin un radar de a bordo y un sistema de control de tierra. La Luftwaffe había usado su radar altamente efectivo, Freya, para detectar a los bombarderos británicos, pero luego no tenía forma de dirigir a los cazas nocturnos al objetivo. Se desarrolló un sistema llamado *Helle Nachtjagd* en el que se desplegaba a los cazas y luego patrullaban detrás de un cinturón de reflectores, los cuales, en teoría, alumbrarían a los bombarderos enemigos de modo que los cazas nocturnos podrían verlos y abrir fuego sobre ellos. No resultó muy eficaz.

En octubre, Lent fue puesto al mando del 6.º Escuadrón del Ala de Caza Nocturna 1, con base en Deelen, un aeródromo situado exactamente al norte de Arnhem, en los Países Bajos, con nueve tripulaciones de cazas nocturnos a su mando. Sin embargo, no consiguieron su primera victoria aérea hasta enero. El ala en su conjunto lo estaba haciendo mejor, pero muchos de sus éxitos los conseguían mediante ataques a larga distancia a las bases de bombarderos británicos y atacándolos en tierra o cuando despegaban.

En febrero, el 6.º Escuadrón de Lent derribó a un segundo aparato enemigo, un bombardero Wellington, pero el propio Lent sentía que estaba perdiendo el tiempo y pidió al comandante del Ala de Caza Nocturna 1, el mayor Wolfgang Falck, volver a operaciones diurnas. Falck le pidió paciencia. Que probara otras cuatro semanas, le dijo. Si para entonces no había derribado a ningún avión enemigo, le prometía que autorizaría su traslado.

Entretanto, en Inglaterra, a Guy Gibson le estaba costando casi tanto como a Helmut Lent derribar a aviones enemigos por la noche. El tiempo no había ayudado; en Lincolnshire parecía que la niebla casi permanente no se iba a disipar nunca. Todos los miembros del escuadrón estaban un poco bajos de ánimo, por eso el comandante del Aire Charles Widdows decidió dar una fiesta a finales de febrero, que se celebró en la casa consistorial de Lincoln. Gibson y sus compañeros pensaron que había sido un gran éxito; el Ayuntamiento, por su parte, lo consideró un acontecimiento vergonzoso, porque los aviadores borrachos se entregaron a la juerga y se pusieron a cantar y, en general, causaron molestias a los vecinos. En cualquier caso, la fiesta animó al escuadrón y parece que también cambió su suerte: se despejó el cielo, los Beaufighter funcionaban sin problemas y por fin todos pudieron realizar vuelos suficientes para entrenar con el nuevo equipo de radar de a bordo de interceptación aérea y con el Control Terrestre de Interceptación.

El número de derribos conseguido por los cazas nocturnos todavía no era significativo, aunque estaba mejorando, pero se habían hecho más avances para neutralizar los rayos de navegación de la Luftwaffe. R. V. Jones, científico de la inteligencia aérea, era uno de los máximos responsables del descifrado del *Knickebein* y, a finales de año, había diseñado también contramedidas para el *X-Gerät*. En esencia, el *X-Gerät*, cuyo nombre en código era *Wotan*, era, al igual que el *Knickebein*, un sistema de convergen-

cia de señales de radio, aunque operaba a una frecuencia mucho más alta. Esto se comprendió pronto, pero hasta el derribo de un Heinkel 111, que utilizaba el *X-Gerät*, y su recuperación en noviembre, no se descubrió exactamente qué frecuencia estaba usando. Esto permitió a Jones y a su equipo ajustar adecuadamente sus contraseñales de interferencia. Además, debido a que los alemanes solían configurar sus señales sobre un objetivo la tarde previa al ataque, ahora era posible captarlas e insertar en su lugar una falsa señal.

En esa guerra de las señales, la Luftwaffe respondió rápidamente configurando las señales convergentes a última hora del día; esto daba a los británicos menos tiempo para insertar una señal falsa, pero también le restó efectividad al *X-Gerät*. Una contramedida británica posterior fue el «Starfish», una elaborada serie de incendios señuelo controlados desde un solo búnker e implementado a unos seis kilómetros de distancia de un objetivo obvio como podía ser una gran fábrica, un puerto o el centro de una ciudad. La idea era que los incendios del Starfish simularan una ciudad incendiada por las bombas para que los cazas nocturnos dejaran caer sus artefactos explosivos allí en lugar de hacerlo en el objetivo previsto.

Como un nuevo ejemplo del rápido desarrollo tecnológico, también había mejorado el fuego antiaéreo, con la ayuda de un radar incorporado al cañón. Era un pequeño sistema de radar móvil que podía determinar la altura, la dirección y el alcance del avión, lo cual significaba que las armas antiaéreas podían operar con más precisión y sin la ayuda de reflectores. Se calculaba que en septiembre se necesitaban 20 000 proyectiles de artillería antiaérea para derribar a un bombardero enemigo, pero la cantidad había bajado hasta 3 000 en febrero. Aun así, se seguía lanzando al cielo un montón de acero.

Y los ataques alemanes estaban todavía en sus comienzos. Siguiendo la *Directiva para la guerra n.º 23* de Hitler del mes de febrero, se avecinaban más ataques sobre los puertos británicos. Entre el 29 de febrero y la segunda semana de mayo, hubo sesenta y un ataques de más de cincuenta bombarderos, de los cuales cuarenta y seis iban dirigidos contra los puertos. Liverpool y Birkenhead fueron bombardeados constantemente, por ejemplo. Alrededor de trescientos dieciséis bombarderos atacaron Merseyside en la noche del 12 de marzo en un bombardeo que duró seis



Un bombardero Heinkel 111 vuela sobre el sur de Inglaterra.

horas. Murieron más de 500 personas y quedó destruido un elevado número de viviendas, como ocurrió también con un buen número de almacenes e instalaciones portuarias. Una baja muy menor fue el coche del comandante Donald Macintyre, aunque a él le causó un gran disgusto.

Aquella noche, Guy Gibson y su observador, el sargento James, fueron enviados para tratar de interceptar a los atacantes, y con la ayuda del aparato mejorado Mk IV AI y de la interceptación del control de tierra, consiguieron ponerse a la cola de uno de ellos y abrir fuego. Gibson se anotó «la destrucción de un huno» en su diario de a bordo, pero puede que se equivocara; al menos, no hay registros de que un avión alemán fuera derribado aquella noche en ningún lugar cercano a él.[2]

Al día siguiente, la Luftwaffe volvió, aprovechando el buen tiempo. Otros del 29.º Escuadrón consiguieron derribar a un par de bombarderos. Una de las victorias se la anotó el comandante Widdows, cuyo fuego hizo explotar en el aire al Ju 88 con el que estaba luchando. Gibson y James despegaron más tarde y, desde tierra, los dirigieron hacia la cola de un Heinkel 111 que iba rumbo a Glasgow. Gibson lo avistó a unos 360 metros de distancia y luego lo siguió, manteniéndose por debajo de modo

que él pudiera ver el perfil del Heinkel pero sin revelar el suyo. Se acercó a menos de cien metros y entonces abrió fuego, pero sus ametralladoras se atascaron. Aunque el Heinkel se dio la vuelta inmediatamente hacia el mar, Gibson se pegó a él y después de desatascar sus armas, consiguió atacarlo de nuevo y esta vez acertó primero en el motor de babor, luego también en el de estribor, si bien el Beaufighter recibió el impacto de unos trozos de chatarra que abollaron su ala. El Heinkel perdió el control y se precipitó hacia el mar. «Cuando lo vi por primera vez, grité por la radio lleno de entusiasmo —recordaba Gibson—. Pero cuando lo vi caer en barrena completamente desamparado casi sentí lástima por él».[3] El Heinkel cayó a poca distancia de Skegness y toda la tripulación falleció. Al día siguiente, Gibson ayudó a retirar el conjunto de la cola, que había caído en tierra y que pretendían conservar como trofeo del escuadrón. En Skegness, el jefe de la policía les dijo alegremente que se había encontrado un cuerpo, el de un oficial.

—Tiene la cabeza casi volada por una bala. ¿Quiere verlo? —le preguntó a Gibson.[4]

«Casi me dan náuseas —escribió Gibson—. El cuerpo del piloto había sido despojado también de la Cruz de Hierro y del reloj».

Aunque el *Blitz* continuaba con terrible intensidad, la Luftwaffe no había conseguido acercarse a su objetivo de poner a Gran Bretaña de rodillas. La pérdida de vidas era trágica; la pérdida de instalaciones era frustrante y molesta, pero no estaba cambiando de manera decisiva las cosas. La descarga de barcos no se había detenido; se estaba produciendo más material de guerra que nunca; el pueblo británico no experimentaba un desabastecimiento de alimentos. Y, mientras tanto, el poderío de la Luftwaffe se iba erosionando. Había perdido alrededor de 3 132 aviones entre principios de agosto y finales de marzo, de los cuales 2 265 habían sido derribados por la acción del enemigo.[5] En el mismo período, 8 121 pilotos y tripulantes alemanes habían resultado muertos, heridos o prisioneros. Estas eran cifras muy elevadas, especialmente porque muchos de ellos eran hombres experimentados y porque el número de centros de formación no se había incrementado hasta el nivel requerido. Cada operación sobre Gran Bretaña, el norte de África y Grecia significaba arriesgar hombres y máquinas que se podrían haber usado en la apuesta más reciente de Hitler a doble o nada: la invasión de la Unión Soviética.

Mientras tanto, en el desierto de Libia, el teniente general Erwin Rommel había excedido con mucho sus órdenes. Pese a las detalladas instrucciones del general Gariboldi, su nuevo superior italiano en la escena bélica, e incluso del propio Hitler, de limitarse a defender y no pasar a la ofensiva, había montado un ataque general tan rápido como le había sido posible y, tras tomar El Agheila con facilidad, decidió seguir avanzando. Mersa Brega había sido abandonada sin lucha; luego cayó también Agedabia. Ahora Rommel tenía claro que había desequilibrado las defensas británicas en Cirenaica, y estaba totalmente en lo cierto. Wavell había estimado que era improbable que los recién llegados alemanes atacaran por el momento y, de haber estado a las órdenes de cualquier otro comandante, la predicción de Wavell se habría cumplido. Debido a las necesidades del África Oriental y de Grecia, el XIII Cuerpo había sido retirado y reemplazado por el Mando Cirenaico, esencialmente estático y con una estructura mínima, a las órdenes del general sir Philip Neame. O'Connor había sido ascendido y ahora era comandante general de las tropas británicas en Egipto. Su fuerza original, la 7.ª División Acorazada, en que estaban integrados Albert Martin y la 2.ª Brigada de Rifleros, había sido enviada de vuelta a Egipto. El resultado fue que las únicas tropas británicas que permanecieron en Libia fueron las recién llegadas al norte de África, una mezcolanza de unidades sin experiencia en el combate en aquella zona, como parte del escindido Regimiento de Caballería de Voluntarios de los Sherwood Rangers.

Después de haber estudiado atentamente los métodos de los británicos contra los italianos, Rommel decidió imitar sus tácticas, que a su vez habían sido un reflejo de las del propio Rommel durante la campaña francesa, y dividió sus tropas en tres ramas, una se dirigió hacia la costa, mientras que las otras dos cruzaron directamente la meseta de Cirenaica.

Bengasi cayó el 4 de abril de 1941, luego Derna el 7. También se tomaron enormes depósitos de suministros en Msus y Mechili. Wavell respondió ordenando a O'Connor que volviera al desierto y substituyera a Neame, que no tenía experiencia en la lucha en el desierto. O'Connor, que creía que se había perdido una oportunidad de oro para hacerse con toda Libia, ya se sentía culpable por no haber seguido avanzando hasta Trípoli cuando había tenido la oportunidad. Ahora era demasiado tarde para eso,

pero creía que todavía se estaba a tiempo de detener a Rommel. Su plan era ayudar a organizar las defensas más hacia el este y, sobre el terreno, pensó que sería una mala idea reemplazar a Neame tan pronto y sugirió en lugar de eso que él mismo actuara como asesor de Neame y luego volviera a Egipto.

Por desgracia, después de haberse unido a Neame en el frente, circulaban ambos en un coche kilómetros detrás de lo que pensaban que era el frente, camino hacia el nuevo Cuartel General establecido en Timimi, cuando fueron interceptados por una patrulla alemana de reconocimiento y rápidamente capturados. «Fue un tremendo *shock* —dijo O'Connor—. Por pura mala suerte nos metimos por una zona de desiertos a la que los alemanes habían enviado un grupo de reconocimiento y fuimos a caer en medio de ellos».[6]

Wavell se resintió mucho de la pérdida de O'Connor, hasta tal punto que sugirió a Londres que ofreciera entregar a seis generales italianos a cambio de su libertad. Se rechazó la idea, pero esto dejó solo dos generales británicos en el campo de batalla y uno de ellos, Gambier-Parry, de la poco experimentada 2.ª División Acorazada, fue capturado poco después en Mechili, después de haber contenido durante dos días a las fuerzas de Rommel. Parte de las tropas destacadas en Mechili consiguieron romper el cerco y escapar antes de que los alemanes arrasaran la posición, y el tiempo que ganó Gambier-Parry permitió al general Leslie Morshead y a su 9.ª División australiana replegarse a Tobruk.

Pero Rommel siguió avanzando, a pesar de que sus líneas de suministro, que partían de Trípoli, eran cada vez más largas. Cercó Tobruk e hizo que otras formaciones siguieran avanzando. Estas capturaron Bardia y alcanzaron la frontera de Egipto en Sollum. Mientras estas tropas seguían devorando kilómetros de un terreno baldío que contenía solo matorrales, el resto de las fuerzas alemanas seguían embistiendo contra Tobruk, defendida por defensas de amplio perímetro, alambradas y campos minados.

Entre los defensores que trataban desesperadamente de contener a las fuerzas del Eje estaban el teniente Stanley Christopherson y la Batería Y de los Sherwood Rangers. El 10 de abril, él y otros de la batería habían sido asignados a una patrulla móvil formada *ad hoc* que consistía en una serie de diversos camiones cargados con las ametralladoras Breda capturadas, cincuenta sol-



Un alemán y un italiano comparten un cigarrillo. La mayoría de los alemanes tenían muy poca consideración con sus aliados del Eje.

dados del personal naval y seis transportes de oruga Bren. Al día siguiente, el número once del asedio, Christopherson fue destinado a dirigir la patrulla de los tres oruga, un camión 8 CWT y otro 15 CWT. Como no había operado nunca con transportes Bren, decidió tratarlos como si fueran caballería y envió a dos de ellos como avanzadilla, seguidos por dos camiones. Alcanzado el punto clave de Bir el Gobi, se detuvo con uno de los dos transportes y luego envió a los otros como patrullas individuales. «No vimos nada —anotó en su diario—, salvo algunos árabes con sus camellos a los que inspeccionamos rápidamente, pensando que eran paracaidistas disfrazados».[7] Más tarde, ese mismo día, se les ordenó que regresaran a Tobruk. Al parecer, el ataque había sido repelido.

Sin embargo, Rommel no había acabado todavía, y al día siguiente renovó sus esfuerzos para abrir una brecha. «La batalla sigue centrada en Tobruk», escribió Christopherson».[8] El fuego de artillería siguió durante todo el día. Desde la posición de la batería en la parte norte de la bahía de Tobruk, Christopherson fue testigo

directo de la confusión de la batalla por primera vez, mientras les llegaban noticias fragmentadas junto con más rumores. Aparentemente, habían sido rechazados cinco ataques de Panzer alemanes. Otro rumor era que los alemanes e italianos se habían estado enfrentando entre ellos. «No me sorprende —anotó Christopherson— porque al igual que nosotros, ¡los alemanes y los italianos están usando tanques italianos!». Los sobrevolaba y bombardeaba la aviación enemiga, entre ellos Helmut Mahlke y los Stuka del III escuadrón del Ala de Bombardeo en Picado 1.[9] Uno fue derribado y se estrelló, pero el piloto y el artillero salieron ilesos. Los dos alemanes fueron llevados al Cuartel de la Armada y aseguraron a sus captores que la guerra no iría más allá de noviembre.

Al día siguiente, 13 de abril, era Pascua. Hubo tres ataques, el peor de ellos por la tarde. Horas después, mientras escuchaban las noticias de la BBC en sus transmisores inalámbricos, Christopherson y sus compañeros de la batería supieron que ahora estaban sitiados. Llegaron más rumores al día siguiente: al parecer doce tanques habían traspasado las líneas, pero diez de ellos habían sido destruidos y se había capturado a más de 200 alemanes. «En las noticias de esa noche —escribió Christopherson— hemos escuchado que Bardia y Sollum habían sido capturadas por los hunos. Pero, aun así —agregó—, tiene que mantener unas líneas de comunicación endiabladamente largas».[10]

Estaba absolutamente en lo cierto. Es interesante ver lo mucho que se ha alabado a Rommel por su actuación en el norte de África, y no hay duda de que el mito empezó con esta asombrosa serie de pequeñas victorias. En dos semanas había avanzado nada menos que mil kilómetros, lo cual, por supuesto, causó consternación en Gran Bretaña y fue una gesta que Goebbels y su equipo de propagandistas en Alemania acogieron con júbilo. Los alemanes habían llegado a Libia cargados de cámaras y película de cine, y a Rommel le encantaba la atención de los medios; los reporteros y las unidades de filmación nunca estaban lejos.

En la década de 1930, había cuatro grandes compañías cinematográficas de noticias en Alemania, entre ellas la filial alemana de la Twentieth Century Fox, pero después de la caída de Polonia, Goebbels las había reunido a todas bajo el paraguas más manejable de la Universum Film AG de Berlín. Al año siguiente, para dar un mayor realce a la cadena de victorias, creó *Die Deutsche Wochenschau* (Noticiario semanal alemán), que seguía el desarro-

llo de la guerra. Todos abrían con emocionantes piezas de música marcial, entre ellas un ostinato de la *Canción de Horst Wessel*, y utilizaban un motivo de fanfarria derivado de *Les préludes*, de Liszt. Luego venía la acción, densa y rápida, con la narración superpuesta interpretada por Harry Giese. Las películas *Wochenschau* se pasaban repetidas veces en cada sala de cine, y cuando la máquina de propaganda decidía centrarse en una persona, hombre o mujer, enseguida se convertía en héroe nacional.

Rommel era un regalo. Estaba aplastando al arrogante *Engländer*, que, como todo el mundo sabía, era el enemigo más peligroso. África se veía como algo exótico, y Rommel había capturado un par de anteojos británicos para la arena, que él, conscientemente, había acomodado sobre su gorra y le daban un toque adicional de despreocupado encanto. Los nazis y el gran público alemán estaban cautivados por las noticias sobre este gallardo comandante de Panzer.

Sin embargo, no todo el mundo en Alemania se había dejado seducir, y menos que nadie el general Halder, jefe del Estado Mayor del Ejército, al que ponía furioso que Rommel hubiera desobedecido tan descaradamente las órdenes y estuviera desperdiciando las tropas a cambio de muy poco, y no precisamente tropas viejas, sino bien preparadas y de calidad. Uno de los que habían caído en el intento de tomar Tobruk fue el general Heinrich Prittwitz, comandante de la 15.ª División Panzer. Las fuerzas de Rommel estaban ahora a 1 500 kilómetros de Trípoli y no era cuestión de seguir adelante mientras Tobruk siguiese resistiendo. Puede que estuviera aislada por tierra, pero la ciudad podía ser abastecida por mar de manera indefinida. Todo lo que había ganado Rommel era una parcela de desierto sin ningún valor estratégico, a costa de extender sobremanera sus líneas de abastecimiento y de perder demasiados hombres y material. Las fuerzas británicas habían sufrido también, pero en su mayor parte habían podido retirarse sin demasiadas bajas. Por lo pronto no habían sido destruidas como sucedió con el Décimo Ejército italiano. Y esta era la cuestión: el principal propósito de ocupar tierra en el Desierto Occidental era destruir al enemigo, pero si lo único que se conseguía con el avance era que el enemigo retrocediera y, al mismo tiempo, empeorar la situación de las líneas de abastecimiento propias, realmente la campaña no tenía ningún sentido. Desde el punto de vista británico, la pérdida de O'Connor fue un

golpe y el orgullo nacional quedó maltrecho, pero la amplia franja de tierra entre Alejandría y Trípoli tenía escaso valor intrínseco; las ciudades costeras entre ambos puntos eran en realidad escalas. La resistencia en Tobruk era un freno para Rommel, un medio para prevenir que se internara más en Egipto.

En cualquier caso, el avance de Rommel había significado una desviación de importantes recursos aéreos. Helmut Mahlke y sus Stuka no podían atacar Tobruk y Malta al mismo tiempo; Hajo Herrmann no podía bombardear el Pireo y la Valetta simultáneamente. La concentración de la Luftwaffe en ese momento en el norte de África y los Balcanes permitía a la fortaleza de Malta responder, atacando con sus bombarderos y su flotilla de submarinos todos los importantes convoyes procedentes de Italia que proporcionaban al Eje su único enlace real con el norte de África.

Esta fue la razón, así como el derroche inútil de importantísimos recursos por parte de Rommel, de la exasperación de Halder y de la plana mayor del OKH. «Rommel lleva días sin enviarnos un informe claro —agregó ese mismo día—. Tengo la impresión de que algo va mal. Todos los comentarios que leo en los informes de los oficiales o en las cartas personales indican que Rommel no está a la altura del liderazgo que debe desempeñar. Lanza ataques todo el día con formaciones repartidas aleatoriamente por toda la plaza, lanza misiones de reconocimiento, desperdicia a sus tropas».[11] De hecho, Halder pensaba que Rommel se había vuelto loco y por eso había ordenado a su segundo, el general Friedrich Paulus, que volara al norte de África y pusiera algo de cordura en su cabeza. En un momento en que Halder necesitaba realmente a Paulus para centrarse en Barbarroja, esta era una distracción indeseada del acontecimiento principal.

Ese mes de abril era mucho más importante para Gran Bretaña asegurarse de salvar algo del inminente desastre de Grecia, y que Iraq, donde se había producido un golpe de Estado favorable al Eje, encabezado por Rashid Ali al-Gailani a principios del mes, recuperara rápidamente la estabilidad. También estaba el pequeño problema de la guerra en marcha en el África Oriental, que en general iba muy bien pero seguía siendo un continuo drenaje de tropas y recursos.

En realidad, ambas partes se habían visto arrastradas a conflictos en los que no querían luchar, como consecuencia de la



Un soldado alemán señala un mapa de Tobruk, que fue rodeada y asediada.

presencia cada vez mayor de Alemania en el Mediterráneo y en Oriente Próximo. La diferencia era, desde luego —aunque los británicos no lo sabían entonces— que Alemania estaba a solo un par de meses de iniciar la mayor operación terrestre que había emprendido nunca. En cambio, para Gran Bretaña, el Oriente Próximo y el Mediterráneo eran el único escenario en el que sus tropas estaban activas en algo más que operaciones clandestinas.

Entre los que dirigían la invasión de Grecia estaba el *Oberst* Hermann Balck, que en diciembre había sido trasladado desde el 1.er Regimiento de Rifleros, ascendido y puesto al mando del 3.er Regimiento de Panzer, que formaba parte de la 2.ª División Panzer. Su cometido era atacar hacia el oeste a través de la frontera búlgara y en el interior de Yugoslavia, luego marchar hacia el sur, siguiendo el curso del río Strumica, y dirigirse hacia Kilkis-Salónica. De este modo, flanquearían las robustas defensas de la línea Metaxas que protegía Macedonia de Bulgaria, pero no de Yugoslavia.

Cruzaron la frontera y luego siguieron a la columna derecha de la 2.ª División Panzer, que había aplastado las defensas yugoslavas. Sin embargo, a partir de allí las rutas empeoraban y a Balck le pareció que bastante hacían él y sus hombres sacando sus vehículos de aquel atolladero. La comunicación con las demás unida-

des también era difícil porque los sistemas de radio fallaban; las dificultades de operar en terreno accidentado y montañoso y con un número limitado de carreteras se estaban haciendo cada vez más evidentes.

En cualquier caso, ahora que no podía contar con Yugoslavia como barrera, el plan defensivo griego se vino abajo rápidamente; las unidades alemanas que habían atacado el extremo oeste de la línea Metaxas habían tenido que detenerse como si hubieran topado con un muro, tal era la fortaleza de las defensas. Los que ahora se dirigían al sur desde Yugoslavia, como era el caso del 3.^{er} Regimiento Panzer de Balck, estaban descubriendo que, aparte del barro, las montañas y las manadas de perros salvajes, no había mucho más que pudiera impedir que avanzaran directamente hacia Salónica y de este modo embolsaran a los 60 000 hombres del Ejército del Este de Macedonia griego, que ahora no tuvo otra opción que rendirse.

Fue esta terrible conclusión la que hizo que el mando del Ejército griego en Atenas les ordenase deponer las armas: el desbordamiento de su posición, que los dejaba completamente rodeados, combinado con los duros ataques de la Luftwaffe, hacían que no hubiera ninguna posibilidad de escapar. De todos modos, a Balck le sorprendió la rendición. En su opinión, los alemanes no estaban en una situación nada buena: las duras condiciones de la campaña hacían mella en las tropas y estaban desesperadamente escasos de combustible. «Un antiguo adagio dice que en la guerra nunca hay que rendirse —escribió Balck—. El enemigo está por lo menos tan mal como uno mismo».[12] Este era, sin duda, el caso en la campaña griega.

Balck y sus hombres entraron en Salónica el 9 de abril en medio de un eufórico recibimiento. La multitud gritaba *«¡Heil Hitler!»,* lanzaba flores y saludaba con los brazos en alto. Balck estaba totalmente perplejo. El principal temor de los griegos era, al parecer, que los ocuparan los italianos o los búlgaros.

El 3.^{er} Regimiento Panzer de Balck se detuvo entonces durante varios días, ante un paisaje dominado por el Monte Olimpo cubierto por la nieve. Le pareció que la visión de la montaña era de una imponente belleza. «Me senté, reflexivamente sobrecogido —escribió— con mi ejemplar de Homero que había traído conmigo. Siempre lo tuve a mano mientras estuve en Grecia».[13]

Las grandes y efectivas defensas de la línea Metaxas habían sorprendido e impresionado a los alemanes y habían estado a



Hermann Balck (centro) en su Panzer Mk III en Grecia, en abril de 1941.

punto de detener su avance, y a continuación les cerraba el paso la línea Haliacmón. No estaba tan sólidamente fortificada como la anterior, pero aun así era sin duda una posición defensiva fuerte. Sobre el papel, ambas posiciones parecían muy sólidas, pero en la práctica se puso de relieve la debilidad fundamental de la defensa lineal: que si los planes se tuercen, rápidamente se derrumban.

La rápida derrota de Yugoslavia lo cambió todo. No solo fue posible flanquear la línea Metaxas en el plazo de pocos días, sino que poco después se hizo lo mismo con la línea Haliacmón, mientras el grueso de las restantes fuerzas griegas seguía haciendo frente a los italianos en la frontera con Albania. Sabedoras de esto, las fuerzas griegas y británicas trataron a toda prisa de mover la posición Haliacmón hacia el sur y el oeste en un intento por bloquear esta segunda ofensiva por el sur. La verdad es que fue muy poca cosa y llegaba demasiado tarde, por más que el mal tiempo ayudase a los aliados impidiendo la actuación de la Luftwaffe. Las divisiones griegas, que eran las que más distancia debían recorrer, también tuvieron dificultades para replegarse a través de las montañas. Se perdió la cohesión, pero, en cualquier caso, era casi imposible que las divisiones griegas y británicas pudieran conte-

ner toda la fuerza del 12.º Ejército alemán, que avanzaba con dos gigantescos ataques, uno desde Salónica y el otro desde el centro de la frontera sur de Yugoslavia, entre otras cosas porque no todas las unidades británicas habían llegado al frente todavía.

Volando en esta vorágine estaba el oficial piloto Roald Dahl, el británico de veinticuatro años que hacía muy poco que había sido declarado apto para volar después de que su avión se estrellara en tierra en un accidente que casi le costó la vida. En la época en que ocurrió, acababa de ser trasladado a su primer escuadrón operativo y había sido precisamente en el vuelo para unirse a ellos cuando se estrelló en el desierto. Se había fracturado el cráneo y la nariz, perdido varios dientes y se había librado por muy poco de morir calcinado.

Después de haber sido declarado apto para volver a volar, lo habían destinado a la base de la RAF de Ismailía, en Egipto, y allí le habían asignado un Hurricane y le habían dicho que se reuniera con el resto del 80.º Escuadrón en Eleusis, Grecia. Él no había volado nunca con un Hurricane, ni con ningún otro tipo de caza de un solo motor; pilotaba un bimotor Gloster Gladiator cuando tuvo el accidente. Además, la única forma de volar a Grecia era utilizando tanques auxiliares de combustible. Si le fallaban a mitad de camino sobre el Mediterráneo, sería fatal; no habría nadie para rescatarlo. Fuera como fuese, sus órdenes no eran precisamente un paseo por el prado.

Dieron dos días a Dahl para que se familiarizase con el Hurricane y el 13 de abril despegó hacia su escuadrón. Este hombre de un metro noventa de estatura descubrió rápidamente que el hecho de que los tanques adosados pudieran fallar era el menor de sus problemas. Gran parte de sus cuatro horas y media de vuelo sufrió calambres y espasmos musculares, consecuencia de tener que encajar las piernas en la estrecha y pequeña carlinga. Cuando finalmente aterrizó en Eleusis, estaba tan entumecido que tuvieron que sacarlo del avión dos miembros de la tripulación de tierra.

Uno de estos hombres no parecía demasiado impresionado al verlo llegar con un recién estrenado Hurricane que había despegado de Inglaterra en dirección al Oriente Próximo y de ahí hasta Grecia. Empezó a preguntarle a Dahl qué iba a pasar con el avión.[14]

—¿Qué quiere decir con qué va a pasarle? —respondió Dahl.

—¡Pues que se dará un buen batacazo! —replicó el cabo—. ¡Caerá envuelto en llamas! ¡Explotará en el aire! ¡Será ametrallado por los 109 justo donde estamos en este momento! ¡Este cacharro no durará ni una semana en este lugar!

Dahl quedó bastante desconcertado con el hecho de que el cabo fuera tan agorero. Se debía a que, según le explicó el hombre, los superaban mucho en número. Solo les quedaban catorce Hurricane en Eleusis; quince, ahora que Dahl había llegado. Al principio, Dahl se negó a creerlo, pero poco después comprobó que la situación era realmente así de horrorosa.

En efecto, el contingente que la RAF envió a Grecia estaba formado por cuatro escuadrones de bombarderos Blenheim (considerados ahora obsoletos en Gran Bretaña), un escuadrón de cazas nocturnos Blenheim (ídem), tres escuadrones de cazas (no todos equipados con Hurricane) y un escuadrón de Cooperación con el Ejército. Contra esto, la Luftwaffe tenía el *Fliegerkorps* VIII, apoyado por el *Fliegerkorps* X en Sicilia, que estaban sobrados de Me 109, Me 110, Stuka y Ju 88, y que sumaban casi un millar de aviones a finales de marzo, además de los 160 aviones italianos enviados a Albania y otros 150 que operaban desde Italia. Los aviones británicos sumaban ochenta en total. Cuando Roald Dahl aterrizó en Eleusis, solo quedaba alrededor de la mitad de esa cifra. A él lo habían enviado a esa batalla solo con siete horas de vuelo en Hurricane y sin experiencia alguna de combate. Enviarlo a Grecia había sido una decisión absurda.

Sin embargo, en su primera entrada en combate el 15 de abril, consiguió derribar un Ju 88. Después de localizar una formación de seis de estos aviones, partió tras ellos, y aunque los artilleros de cola abrieron fuego sobre él, las montañas cercanas a Calcis se estrecharon de repente, forzándolos a alinearse de popa, lo que significaba que ahora solo disparaba un avión sobre él, no seis. Mientras se acercaba, Dahl apretó el gatillo de la ametralladora, notó la sacudida del Hurricane cuando las ocho Browning empezaron a escupir balas y se quedó atónito al ver trozos de metal saltar por el aire y el humo negro que empezaba a salir del motor del bombardero. Lentamente, el Junker entró en barrena y una sucesión de aviadores saltaron de él. Momentos después se abrieron sus paracaídas. «Los observé fascinado —escribió—. No podía creer que hubiera derribado realmente un bombardero alemán. Pero sentí un alivio inmenso al ver los paracaídas desplegados».[15]

Ese mismo día, Günther Sack y su batería de fuego antiaéreo avanzaban hacia la línea Haliacmón, recorriendo serpenteantes rutas a través de las colinas escarpadas y cubiertas de matorrales. Cuando llegaron a su destino, instalaron a su pelotón en la cima de una colina que dominaba el río Haliacmón y desde donde se podía ver todo el valle. Desde esta posición, Sack observó las columnas de vehículos británicos bajo el fuego de la artillería alemana. «Cerca de nosotros tenemos un 88 mm —escribió—. En el otro lado del valle, treinta Stuka y otros tantos HS123 están bombardeando un paso. Es un espectáculo impresionante».[16] Sin embargo, ni los Stuka ni los cañones de 88 milímetros pudieron desalojar a los defensores. Un intento de cruzar el río fracasó, y al día siguiente Sack se maravilló de cómo los soldados británicos pudieron soportar un ataque de treinta Stuka.

Entretanto, Roald Dahl había conseguido derribar otro avión enemigo al día siguiente. Sin embargo, aunque estaba ayudando a que la RAF planteara tanta oposición como fuera posible, se estaba trazando un nuevo plan entre los británicos y los griegos para retirar todas las fuerzas más al sur desde el Monte Olimpo hasta el otro extremo del país, pero para los griegos que estaban en Albania era un golpe mortal. Después de haber expulsado a los italianos de Grecia con tanta determinación, ceder luego esos avances sin luchar era más de lo que muchos podían soportar. La batalla por Grecia se estaba torciendo rápidamente, y solo la escasez de combustible, el mal tiempo y las dificultades que presentaba el terreno habían retrasado a los alemanes y dado a los aliados pequeños respiros.

Sin embargo, el tiempo no tardó en cambiar a mejor, o a peor, por lo que respecta a los intereses de los Aliados. Alf Parbery y sus compañeros de la Sección de Señales J de la 6.ª División estaban cavando a la sombra del Monte Olimpo cuando, el 14 de abril, se vieron sometidos a un duro y sostenido ataque aéreo. Parbery tomó nota mental de las cifras de aviones enemigos: veinte en un ataque, luego otros quince, todos bombardeando en picado bombas sin parar y también ametrallando. «Hoy, igual que ayer —anotó el día 15—, la aviación alemana ha estado bombardeando a placer. Nunca se ve el cielo libre de aviones».[17]

Ya se estaba viniendo abajo esta nueva segunda y más amplia línea Haliacmón, que había sido concebida precipitadamente; el ataque alemán por el sur a través del centro desde Yugoslavia ha-



Un destrozado Blenheim británico en Grecia.

Las fuerzas británicas vuelven a retirarse. La mayor parte de las tropas británicas fueron evacuadas sin contratiempos, pero, el igual que en Dunquerque, buena parte de sus equipos quedaron abandonados.

bía trastornado por completo su posición antes de que se hubiera formado debidamente. Ahora no había más elección que retirarse cruzando la llanura de Tesalia, al sur del monte Olimpo, y retroceder hasta la siguiente línea de defensa, que, para los británicos, eran las Termópilas, en las que en el año 48 a. C. los espartanos se habían defendido con heroísmo contra los persas.

Alf Parbery y la Sección J se retiraron el día 16. Al día siguiente, estaban a mitad de camino en la llanura de Tesalia y se refugiaron en Larissa de ataques aéreos, que no parecían acabar nunca. Parbery vio ese día cómo mataban a un hombre y herían al comandante de la compañía, pero, a pesar de los incesantes ataques aéreos, las bajas resultaron increíblemente escasas. Hitler había dejado claro que quería que las fuerzas británicas en Grecia fuesen acorraladas y exterminadas; sin embargo, por el momento, parecía que estaban logrando escapar.

Uno de los motivos que permitieron esa retirada fue la férrea defensa de la retaguardia, que hizo un buen uso de un terreno propicio para la resistencia a los ataques. El *Oberst* Balck y sus hombres fueron contenidos primero por la estoica defensa de los neozelandeses y luego, en el estrecho paso del valle de Tempe, que conduce a la llanura de Tesalia, por los australianos. De un lado había un ferrocarril, que tenía poca utilidad para aquellos que marchaban en sus tanques, semiorugas y carros blindados; del otro había una carretera. En medio, un río torrencial, mientras que desde las colinas los australianos les disparaban. Balck decidió arriesgarse a enviar un Panzer para que atravesara el río y, para gran alivio suyo, funcionó. Penosamente lentos, un Panzer tras otro y con mucha cautela, cruzaron al otro lado del río. En el proceso se perdieron dos; pero finalmente, a finales del día 18, su compañía principal estaba en la otra orilla y en condiciones de hacer retroceder a la retaguardia y despejar el paso. El día 19 llegaron a Larissa.

Por esas fechas, Alf Parbery y gran parte de la 16.ª Brigada habían levantado el campamento y viajaban de noche por carreteras congestionadas. Todavía seguían avanzando hacia el sur el día 20, cuando Parbery se enteró de que dos de sus mejores compañeros habían sido alcanzados durante el ataque de un bombardero. Harry Searle había muerto y su mejor amigo, Tiny Dunbar, había perdido una pierna. Con increíble heroísmo, Dunbar había conseguido arrastrarse hasta Searle, mortalmente herido, con la intención de prestarle ayuda. Pero había sido en vano.

Ahora que el 12.º Ejército alemán estaba más mecanizado que el año anterior, sus hombres estaban descubriendo lo fácil que era formar un atasco, especialmente en las estrechas rutas que habían sido repetidamente bombardeadas y con los puentes hundidos o volados. Además, la retaguardia británica, empleando su artillería con buenos resultados, fue capaz de ralentizarlos todavía más, lo cual permitió al contingente principal escapar hacia el sur.

La decisión de evacuar se tomó a instancias de los griegos. En la tarde del día 21, el Ejército griego de Epiro, en la franja occidental del país, se había rendido, y tanto el rey como el Gobierno aceptaron ahora que un mayor sacrificio de las tropas británicas no tenía ningún sentido. El ejército griego estaba agotado tras seis largos y duros meses de batallar en pleno invierno. El ataque alemán había sido la gota que había colmado el vaso. La única opción ahora era rendirse.

Para Alemania era otro país conquistado, otro enemigo vencido. Grecia estaba ahora en sus manos, los desastres provocados por los italianos estaban subsanados y, además, el 1 de mayo casi todas las tropas británicas se habían retirado del país. Hasta el momento, todos los que se habían enfrentado a Hitler habían sucumbido a su voluntad, excepto los británicos, su enemigo más peligroso. Se habían vuelto a escapar para luchar otro día.

Capítulo 43

Ganancias y pérdidas

En marzo de 1941, habían sido hundidos cinco submarinos, y la pérdida de tres de los mejores ases de la navegación en el plazo de dos semanas fue un golpe particularmente duro, del que se resintieron profundamente Dönitz y todo su Estado Mayor en el BdU. También fue un golpe para Goebbels. La Alemania nazi estaba muy orgullosa de sus héroes, tanto si eran destacados generales, comandantes de acorazados, pilotos de caza o ases de la lucha submarina, estos hombres eran casi estrellas, famosos en todo el Reich, y aparecían de manera habitual en las revistas y los noticiarios filmados. Esto, por supuesto, estaba muy bien y resultaba fantástico para la moral mientras siguieran derribando Spitfires o continuaran hundiendo un número cada vez mayor de barcos mercantes, pero se convertía en algo bastante humillante, por no decir trágico, cuando o bien terminaban muertos o bien eran hechos prisioneros. Más que nada, eso recordaba a los alemanes que la guerra, que parecía ganada el verano anterior, no se había terminado. Por el contrario, seguía adelante, y no se detendría, arrebatándole al Reich cada vez más jóvenes y más héroes.

Para Dönitz, hombres como Prien, Schepke y Kretschmer eran sencillamente irreemplazables. El grupo de hombres que contaba con una amplia experiencia, tanto en el mar como en los submarinos, antes de que la guerra empezara, se reducía con gran rapidez. Una y otra vez, Dönitz se sorprendía a sí mismo lamentándose por el hecho de que la sección de submarinos de la Kriegsmarine hubiera sido tan postergada comparada con otras armas de las fuerzas armadas e incluso con otros requerimientos navales. De habérsele conferido más importancia antes de la guerra, más hombres de la talla de Kretschmer podrían haberse sentido atraídos por ella, y, con los éxitos que los submarinos habían tenido en la última guerra, esta hubiera debido de ser una política

obvia. Si Gran Bretaña era su mayor enemigo, como Hitler había proclamado en repetidas ocasiones durante la escalada hacia la guerra, ¿por qué, entonces, no había considerado construir una flota de submarinos como una prioridad para la Kriegsmarine? Incluso en el verano de 1940, cuando la producción de submarinos era de solo veinticinco al mes, Göring había reducido la adjudicación de acero a la Kriegsmarine, sabiendo que con ello hacía imposible que se pudiese alcanzar siquiera esa cifra. Tal y como estaban las cosas, la Kriegsmarine recibía solo el 5 por ciento de la producción total de acero del Reich. Como consecuencia de ello, los nuevos submarinos se entregaron al BdU a un ritmo de solo seis por mes en la segunda mitad de 1940 y, en los primeros meses de 1941, dicha cifra aumentó solo a trece; en cierto sentido, se trataba de un buen número, pero por la regla de los tercios —un tercio en el mar, un tercio regresando a la base, y un tercio sometido a reparaciones o destinado al entrenamiento— esto implicaba un incremento mensual de submarinos operativos de solo cuatro o cinco.

Sin embargo, las cosas irían a peor, a pesar de que Dönitz y su Estado Mayor no eran conscientes de ello en ese momento. El 9 de mayo, Fritz-Julius Lemp, comandante del *U-110*, que, en su patrulla anterior, había escapado de que lo apresaran Donald Macintyre y el EG5, fue sorprendido mientras atacaba al convoy OB 318. Cuando emergía, después de haber sido dañado por un intenso bombardeo de cargas de profundidad, el submarino fue alcanzado por el fuego de la artillería y Lemp murió. Pero, en lugar de embestirlo, el comandante Addison Joe Baker-Creswell, del destructor *Bulldog*, decidió abordarlo y se apoderó de los libros de códigos y de la máquina codificadora Enigma del *U-110*.

Hasta ese momento, ambas partes habían logrado, en ocasiones, descifrar los códigos del enemigo. El servicio alemán de desencriptado, el Beobachtungsdienst, o B-Dienst, había empezado a desentrañar fragmentos de los códigos navales británicos antes de la guerra, y durante la campaña noruega, por ejemplo, había conseguido reunir información útil sobre los movimientos en el mar de las fuerzas aliadas. Los británicos cambiaron los libros de códigos en agosto de 1940, y pasaron varios meses antes de que el B-Dienst pudiera desencriptar tanto el Cifrado Naval n.º 1 como el Código Naval, y aun así, a menudo con demasiada lentitud como para que resultara útil. Al final, se alcanzaba a descifrar

alrededor de un tercio de los mensajes interceptados, algunos de los cuales se usaban para orientar a los submarinos.

En agosto de 1940, los criptoanalistas de la Escuela Gubernamental de Códigos y Cifrado de Bletchley Park habían conseguido hacerse con la totalidad de los ocho rotores utilizados en la máquina naval del Enigma M-3. Los polacos habían cedido cinco de ellos en 1939, mientras que los rotores VI y VII habían sido capturados cuando se hundió el *U-33*, y, por último, el VIII había sido apresado en agosto del año anterior. Pese a ello, solo estaban descifrando en torno al 10 por ciento del tráfico naval de la Kriegsmarine. Se dio un gran paso adelante durante un ataque sorpresa a un transporte alemán en la islas Lofoten, al norte de Noruega, en el que se incautaron de los materiales de cifrado más recientes. Más adelante, capturaron todavía más materiales de cifrado cuando una fuerza naval británica abordó a un barco meteorológico alemán en la niebla frente a la costa holandesa a principios de mayo. Luego, dos días más tarde, vino la cueva de Aladino del *U-110*. El potencial avance en la captación de inteligencia que esto podría suponer era enorme.

Sin embargo, había otro indicador de la creciente ventaja de Gran Bretaña en el Atlántico. En los primeros dieciocho meses de la guerra, la carencia de bases de repostaje de combustible en medio del Atlántico, combinada con la escasez de escoltas, había dado lugar a un amplio sector en mitad del océano donde los convoyes iban por su cuenta y, como consecuencia de ello, eran cada vez más vulnerables. Sin embargo, en abril de 1941, se habían abierto bases navales y aéreas en Islandia que aseguraban a los británicos la escolta de los convoyes desde ahí hasta los 35º Oeste, lo cual suponía una inmensa mejora. Poco después, el 20 de mayo, la Marina Real Canadiense convino en cerrar la brecha final que iba desde los 35º Oeste hasta Terranova.

Este fue otro paso crucial en la gran implicación de Canadá en la guerra. Había tenido que crear su Armada desde cero y, hacia mayo, tenía ya unas ochenta corbetas en servicio o a punto de salir de los astilleros. Las tripulaciones canadienses carecían del entrenamiento y la experiencia que tenían las de la Marina Real, lo cual resulta lógico si se tiene en cuenta la rapidez con la que creció la marina de guerra canadiense. La importancia de la Fuerza de Escolta de Terranova, o FET, estaba en que los convoyes podían ser escoltados de un lado a otro del océano por

primera vez. Bajo el control operativo del Comando de los Accesos Occidentales, y siguiendo las Instrucciones para Convoyes de los Accesos Occidentales (WACIs, por sus siglas en inglés) según las publicaron el almirante Noble y su Estado Mayor en abril, incrementaron de forma ingente el poderío y la magnitud de las fuerzas de escolta aliadas en el Atlántico.

Según este nuevo convenio, los Grupos de Escolta Canadienses harían la entrega de los convoyes a sus homólogos británicos en el Punto de Encuentro del Océano Central, o MOMP, y luego se dirigirían a Islandia para reabastecerse de combustible y rearmarse. Finalmente, en su trayecto de regreso, escoltarían a un convoy con rumbo oeste. La RAF también entregó a los canadienses un número de hidroaviones, mientras que su propio Comando Costero también creció de manera notable a mediados de año, con la incorporación de doscientos aviones de patrullaje marítimo que operaban desde Islandia, además de los que tenían su base en el oeste del Reino Unido.

Para las tripulaciones, las patrullas antisubmarinas eran poco agradecidas: significaban largas horas de vuelo, incesante escrutinio de un vasto y a menudo vacío mar, y lucha contra la caprichosa aspereza del tiempo del Atlántico. Pero las cosas estaban cambiando. Dönitz se vio forzado a empujar sus submarinos cada vez más hacia el oeste, hacia la única brecha que quedaba en las defensas atlánticas: la zona en el centro del Atlántico adonde los aviones no podían llegar todavía.

Entretanto, en el Mediterráneo, la flota del almirante Cunningham había evacuado con éxito a casi todas las fuerzas británicas de Grecia. Alf Parbery había partido en las primeras horas de la mañana del 27 de abril, el mismo día en que las tropas alemanas habían entrado en Atenas, y hacia las cuatro y media de la madrugada sufrió el ataque de la Luftwaffe. «Escapamos de milagro —recordaba Parbery— al igual que otros buques. Las explosiones impedían ver a veces a la mitad de los barcos».[1] Los cañones de la flota no dejaron de disparar en ningún momento y Parbery calculó que habían derribado a nueve aviones. Pero lo más importante fue que todos ellos consiguieron llegar a salvo a Alejandría. En total 58 364 hombres habían sido transportados a Grecia y 50 732 fueron evacuados. Algunos eran griegos y yugoslavos pero, en conjunto, los británicos sufrieron solo 12 000

bajas, muchas de ellas por enfermedad o por heridas que, una vez curadas, permitieron la reincorporación de los soldados al servicio activo. Los británicos también perdieron 8 000 camiones, 209 aviones, 2 barcos de la Marina Real y 4 transportes.

Eran pérdidas cuantiosas, pero, dadas las circunstancias, Gran Bretaña había salido muy bien parada. Había respetado sus compromisos con los griegos y había causado a los alemanes un enorme dolor de cabeza logístico, al obligarlos a derivar tantos hombres y recursos a la escena bélica en un momento tan próximo a la planeada invasión de Rusia, que Hitler se había visto obligado ya a retrasar un mes, de mayo a junio. También hay que reconocer que esto dio tiempo al general Adolf von Schell para sumar más camiones procedentes de la línea de producción a las unidades que se estaban concentrando en Polonia, pero es innegable que habría sido mejor aprovechar todos los días posibles del verano soviético. Al retrasar la Operación Barbarroja hasta la tercera semana de junio, se habían privado de casi dos meses de la estación propicia para la campaña.

Sin embargo, ni en Londres ni en El Cairo se sabía nada de esto. De hecho, los cálculos del general John Kennedy habían sido casi perfectos. Grecia había resultado ser un fracaso y Gran Bretaña había perdido, en consecuencia, la iniciativa en el Norte de África. Con todo, tal y como le había dicho a Dill, no había resultado desastroso en un plano general, y, esa noche, Churchill, en su alocución a la nación británica, también destacó que, pese a que los retrocesos en el Norte de África y en Grecia eran duros de asumir, era importante mantener el sentido de la proporción.

En esto estaba, sin duda, en lo cierto. Gran Bretaña y Estados Unidos tenían el control de los océanos, «y muy pronto conseguirían una superioridad decisiva en el aire».[2] Estados Unidos, agregó, tiene más riqueza y más recursos técnicos, y fabrica más acero, que el resto del mundo junto. Esto era innegable. Sin lugar a dudas, su discurso dio ánimos a Gwladys Cox, que siempre, al igual que la gran mayoría de los británicos, escuchaba las transmisiones de radio de Churchill. «A decir verdad, es una persona notable —señaló la señora Cox—. Conoce a la perfección los temas sobre los que habla, al igual que el público al que se dirige».[3]

No todo eran malas noticias para los británicos, ni mucho menos, a pesar de que las derrotas en las recientes batallas del Norte de África y Grecia habían provocado gran pesimismo y

abatimiento en Gran Bretaña. A finales de mes, parecía cosa hecha que la guerra en África Oriental estaba próxima a su fin. Asmara, la capital de Eritrea, había sido tomada. Las fuerzas del emperador Haile Selassie, asesoradas por los británicos, habían ocupado los fuertes clave de los italianos y la 11.ª División Africana británica había ocupado Adís Abeba y capturado a 8 000 prisioneros italianos. El 2 de mayo, Haile Selassie retornó triunfante a su antigua capital, cinco años después de verse obligado a abandonarla. Otra parte del efímero Imperio de Mussolini estaba a punto de derrumbarse definitivamente, lo cual significaba una preocupación menos para los británicos.

Además, aunque Rommel había, en un avance sin utilidad estratégica, tomado Sollum y el Paso de Halfaya —ahora conocido como el «Paso del Infierno»—, su ofensiva había vuelto a perder fuelle. Egipto no estaba amenazado. Esto quería decir que Wavell podía hacer frente a la incipiente rebelión en Iraq y empezar a pensar en enfrentarse también a la Siria de Vichy. Asegurarse África Oriental y Oriente Próximo haría que la posición de los británicos en Egipto fuera mucho más fuerte, a pesar de la pérdida de Grecia.

Sin embargo, de Grecia había que extraer dos ineludibles lecciones. La primera era que la intervención de los alemanes había demostrado, más allá de toda duda, que, al menos en tierra, no había ningún ejército capaz de hacerles frente; Gran Bretaña todavía tenía que recorrer un largo camino antes de poder competir con ellos, algo, por otra parte, totalmente comprensible en la primavera de 1941. El Ejército británico estaba creciendo, pero llevaría tiempo llevarlo a un tamaño y nivel de entrenamiento que lo hiciera capaz de competir con Alemania.

La segunda lección estaba relacionada con la fuerza aérea. Durante su avance hacia el sur, Balck y toda la 2.ª División Panzer, a la que pertenecía su regimiento, no habían sufrido prácticamente ningún ataque de la RAF. Balck no salía de su asombro. «De haberlo intentado —escribió— hubieran tenido la oportunidad de alcanzar un sinfín de objetivos y nosotros habríamos aprendido la dura lección de que las divisiones Panzer no se deben llevar por terrenos montañosos».[4]

Por supuesto, la RAF tenía tan pocos efectivos en la zona que, prácticamente, lo único a lo que sus pilotos alcanzaban era a cubrirse sus propias espaldas. Roald Dahl había tenido un extraor-

dinario bautismo de fuego. El mermado escuadrón había perdido a los sargentos de vuelo Cottingham y Rivelon el 17 de abril, y al oficial piloto «Oofy» Still al día siguiente, lo cual los dejó con solo doce aviones y doce pilotos. Estos eran los únicos Hurricane que quedaban en toda Grecia. El día 20, Dahl había hecho cuatro salidas y, durante la primera, se había visto envuelto en un durísimo combate aéreo en el que los británicos estaban en una exagerada desventaja numérica. La mitad del tiempo no pudo hacer más que evitar chocar con otros aviones y, cuando pudo desembarazarse y se lanzó casi en picado hacia su base, ya había gastado toda su munición y luchaba por controlar al caza lento y difícil de maniobrar que obviamente había sido alcanzado durante el combate. Cuando por fin aterrizó, permaneció sentado un minuto para recuperar el aliento y superar el asombro de descubrir que todavía estaba vivo. Un mecánico le dijo: «Ostras, compañero, este trasto tiene tantos agujeros que parece un colador».[5] Los alemanes derribaron a cinco de los doce Hurricane en aquella escaramuza y, en el proceso, mataron a dos pilotos experimentados.

El día 21, destruyeron a otros dos Hurricane, los dos mientras despegaban, y mataron a uno de los pilotos. Finalmente, dos días después, los cinco últimos aviones volaron a Creta y los pilotos supervivientes para los que no había avión, entre ellos Dahl, viajaron en un Lockheed Hudson de vuelta a Egipto. «En realidad, lo pasamos fatal en Grecia —le escribió Dahl a su madre una vez estuvo a salvo en Alejandría—. No ha sido nada divertido enfrentarse a la mitad de la fuerza aérea alemana con, literalmente, solo un puñado de cazas».[6]

Tal como la RAF había descubierto en Francia, en el aire se podía lograr muy poco si no se encontraba una manera efectiva de dirigir a las fuerzas aéreas propias contra el enemigo o de ponerlas fuera de su alcance. Intentar adivinar lo que harían las grandes formaciones de bombarderos y cazas enemigos no funcionaba. Tampoco se podía conseguir mucho cuando se estaba en abrumadora desventaja numérica, porque entonces los pilotos se pasaban el tiempo tratando desesperadamente de sobrevivir en lugar de intentar conseguir algo que pudiera contribuir a mejorar la situación de las operaciones en tierra.

No era tan sencillo llevar un avión a Oriente Próximo, pero el almirante Cunningham, por su parte, era de la misma opinión que Roald Dahl y los hombres del 80.º Escuadrón. Se necesita-

ban muchos, muchos más. ABC los había estado pidiendo desde que los italianos habían entrado en la guerra; y no era el único. También eran de la misma opinión los mariscales del aire Arthur Longmore y Tedder, su sucesor como oficial del aire al mando en Oriente Próximo. Para Cunningham, el entusiasmo de la victoria en el mar frente al cabo Matapán había dado paso al abatimiento surgido de sus grandes responsabilidades y menguantes recursos, sobre todo de la falta de apoyo aéreo. «Si nuestras carencias en el aire no se pueden solucionar, y con rapidez —manifestó—, tengo el presentimiento de que vamos a tener que enfrentarnos a alternativas muy desagradables en Oriente Próximo. Escapa a mi comprensión el hecho de que las autoridades sean incapaces de ver lo peligroso de nuestra situación en el Mediterráneo sin el adecuado apoyo aéreo».[7]

Estaba fuera de toda duda que los tres servicios británicos estaban en ese momento al límite de su capacidad, y que se esperaba demasiado de la Flota del Mediterráneo. Pero también era cierto que los comandantes en una guerra siempre necesitan mucho más de lo que tienen. El aumento de la presencia de la RAF en Oriente Próximo y en Malta había sido, de hecho, bastante impresionante, sobre todo si se tiene en cuenta que Gran Bretaña estaba librando una batalla aérea crítica en sus propios cielos. Además, la decisión de enviar Hurricanes y Blenheims, que luego eran reemplazados gradualmente por los mandos en Gran Bretaña, estaba del todo justificada cuando los únicos oponentes eran los italianos. El Hurricane, por ejemplo, estaba más que a la altura de cualquiera de los aviones que tenía la Regia Aeronautica en ese momento. Es más, era un avión más sencillo de mantener que el Spitfire, y eso era algo de vital consideración en Oriente Próximo, donde los talleres de reparación y mantenimiento no eran tan fácilmente accesibles como en Gran Bretaña.

Claro que enfrentarse al último modelo de Messerschmitt 109 y a la apabullante superioridad numérica de la Luftwaffe era harina de otro costal. Además, a la Luftwaffe le resultaba mucho más fácil moverse entre los distintos escenarios bélicos que a la RAF, puesto que lo único que tenía que hacer era volar hasta bases que ya existían en el Gran Reich y utilizar los aeródromos de Italia o de otras partes de los Balcanes. Siempre era un dolor de cabeza logístico trasladar un escuadrón o un grupo, pero eso no era nada comparado con los problemas que tenían que resolver

los británicos para trasladar las fuerzas aéreas a través de los mares y los continentes hasta Oriente Próximo.

Sea como fuere, el Ministerio del Aire había reaccionado rápidamente ante la llegada de los alemanes y, a partir de marzo, había enviado cantidades cada vez más significativas de aviones a Oriente Próximo: 109 Hurricanes en marzo y abril, 72 Blenheims, y 27 Curtiss Tomahawks, procedentes de Estados Unidos, cuyo pedido se había hecho el verano anterior y que ahora se enviaban directamente en barco a Oriente Próximo.[8] Una vez más, el envío de estos nuevos cazas estadounidenses de un solo motor directa y únicamente a Oriente Próximo resultaba lógico; lo que no tenía sentido era dividir los envíos, los repuestos e incluso los conocimientos mecánicos. Estas cifras aumentarían vertiginosamente en los meses siguientes, a medida que los líderes bélicos británicos asumieron la necesidad de recuperar la iniciativa en el Norte de África y en Oriente Próximo.

Mientras tanto, en Gran Bretaña, el mando de caza de la RAF seguía incrementando su poderío a medida que aumentaba la producción de Spitfires. Para la primavera de 1941, la mayoría de las escuadrillas de cazas diurnas estaban equipadas con Spitfires, entre ellas el Escuadrón 145. Este escuadrón había sido enviado al sur, a Tangmere, cerca de Chichester, Sussex, el 10 de octubre, y había visto muchísima acción durante todo el resto del año; la Luftwaffe había continuado sus ataques diurnos con bombarderos y cazas, en lo que los pilotos alemanes llamaban *Freijagd*, en español «caza libre». Jean Offenberg tenía ahora cuatro victorias confirmadas en su haber, además de muchas otras probables, así como varios aviones enemigos dañados. Ahora hablaba inglés con total fluidez y contaba con la aceptación de sus iguales, pero, de todos modos, estos habían sido para él largos meses de aislamiento, sobre todo desde que su gran amigo, Alexis Jottard, cayera a finales de octubre. «Fue uno de los momentos más tristes de mi vida —escribió en una carta a la familia de Jottard—, estábamos muy unidos y éramos como hermanos».[9]

Desde entonces, Offenberg y el Escuadrón 145 habían experimentado muchos cambios. A principios de enero llegó la noticia de que debían entregar sus Hurricanes y pasar a pilotar Spitfires. También se les comunicó que pasarían a la ofensiva, aunque, para gran frustración de Offenberg, no se le permitiría volar sobre el

continente; en parte, porque se consideraba demasiado arriesgado para los extranjeros que había en la RAF, y, en parte, porque el Servicio Secreto de Inteligencia temía que estos hombres pudieran ser espías y decidieran pasarse al otro lado con sus máquinas y sus conocimientos. Sin embargo, había pocas pruebas que respaldaran este temor. Casi todos, como el propio Offenberg, volaban con la esperanza de ayudar a liberar sus países.

Esta restricción, pues, duró poco tiempo. El 21 de febrero, se derogó, y Offenberg pudo por fin unirse a sus compañeros de escuadrón en misiones al otro lado del canal de la Mancha. Poco después de hacerse cargo de la jefatura del Mando de Cazas, el mariscal jefe del aire Sholto Douglas propuso una política de «inclinarse hacia Francia» que fue aprobada por el Estado Mayor del Aire y adoptada por el vicemariscal Leigh-Mallory, que ahora mandaba el 11.º Grupo.[10] El objetivo de esta estrategia era no dar tregua a la Luftwaffe y desgastarla: los cazas británicos iban a destruir los aviones enemigos en el aire y en tierra, a ametrallar e incluso bombardear los aeropuertos y, lo más importante, de ese modo mantendrían ocupadas en Francia y en los Países Bajos a la mayor cantidad posible de formaciones de la Luftwaffe, todo ello a expensas del Mediterráneo y del Norte de África. También se consideraba importante lanzarse a la ofensiva para imbuir a los hombres del Mando de Caza de un espíritu de superioridad en el aire. Durante demasiado tiempo, la Luftwaffe parecía haber sido todopoderosa; era importante demostrar a los alemanes, y a los habitantes de la Francia ocupada, que las fuerzas aéreas británicas todavía podían dar mucha guerra y que, además, no dejaban de aumentar día a día.

Para Offenberg, que había estado preocupado y aburrido durante el largo invierno, esta política más ofensiva fue una noticia muy bienvenida, sobre todo una vez que se le permitió sumarse a los ataques. De todos modos, los esfuerzos del Mando de Caza para inclinarse hacia Francia fueron bastante tibios, pues el mal tiempo y el hecho de que los días eran cortos los dificultaban. Hasta el 13 de marzo tuvo que esperar Offenberg para volar por primera vez sobre Francia; el mal tiempo y la protección del convoy les había impedido dirigirse hacia allí con anterioridad. Después de cruzar el canal, a 9 100 metros de altitud, habían volado hacia Arras y, entonces, habían divisado unos veinte Me 109 a distancia y por debajo de los suyos; sin embargo, los cazas enemigos se habían escabullido tan pronto como habían visto a los

Spitfire. En el proceso, hubo una serie de patrullas y de protección de convoyes costeros.

Y así siguieron las cosas: patrullas y frustrantes barridos sobre Francia en los que se divisaba al enemigo, pero rara vez se trababa combate con él. Los amplios barridos, con alas enteras de escuadrones volando masivamente en formaciones de alrededor de cien cazas, eran conocidos como «circos». Los ataques más pequeños, de menor nivel, se denominaban «ruibarbos». La vida se le complicó aún más a Offenberg, con la llegada de un nuevo comandante de vuelo, de nombre Stevens, con el que no hizo buenas migas y que se empañaba en hacer que volara menos que el resto del escuadrón. «Cada vez me molesta más la vida en este escuadrón», escribió el 4 de mayo.

Offenberg no era el único piloto extranjero que empezaba a hartarse. Lo mismo le sucedía a Red Tobin, que, solo cuatro días después de las grandes batallas aéreas del 15 de septiembre de 1940, había sido trasladado con Keogh y Mamedoff al 71.er Escuadrón «Águila», una unidad totalmente estadounidense; hasta ese nivel había llegado el número de voluntarios de Estados Unidos en Gran Bretaña. Un reportero de radio había visitado a los Águila algunas semanas después de que el escuadrón se hubiera formado y le había preguntado a Tobin la razón por la que estaba volando para los británicos. «Bueno —respondió Tobin—, al principio sentí que deseaba volar en alguna de estas poderosas máquinas, de modo que vine sin más... Pero creo que la perspectiva cambia un poco cuando uno está aquí. Los británicos son gente estupenda. Este es un pequeño y bonito país y estoy muy contento de luchar por él».[11] El problema era que ya no participaba demasiado en la lucha. Destinados a Church Fenton, en Yorkshire, Tobin y sus compañeros de la 609 empezaron muy pronto a estar resentidos por haber sido relegados a un sitio tranquilo y apartado y echaban de menos a sus viejos camaradas. Tobin había venido a volar para la RAF, no a estar todo el día sentado.

La moral no era mucho más alta entre las unidades de la Luftwaffe que seguían en el norte de Francia. Siegfried Bethke, al igual que la mayoría de los demás pilotos de caza, lo había pasado mal durante las constantes batallas aéreas del otoño de 1940. Se esperaba mucho de ellos y, ahora, muchos habían caído. La muerte de Helmut Wick, uno de los ases mejor valorados no solo del Ala de Caza 2, sino de toda la Luftwaffe, había supuesto un duro

golpe. Wick había sido derribado sobre el canal el 28 de noviembre por John Dundas, del Escuadrón 609.

En febrero, se concedió a Bethke un permiso durante el que se prometió con su novia, Hedi. Planeaban casarse en junio. Sin embargo, enseguida lo enviaron de vuelta al frente para llevar a cabo misiones de caza y bombardeo sobre Inglaterra, una tarea que le disgustaba profundamente; volar sobre el canal seguía poniendo a prueba sus nervios, dado que estas misiones requerían volar a baja altura tanto a la entrada como a la salida. Esto lo hacía todo aún más peligroso: cuanto más bajo volaba el avión, menos espacio había para maniobrar si algo iba mal.

A principios de mayo, su escuadrón estaba en la base de Théville, en el extremo de la península de Cherburgo. El día 12, Bethke llevó a cabo otra misión de caza bombardero para atacar un aeródromo británico. De nuevo llegaron a Inglaterra volando bajo sobre el canal, pero no encontraron el objetivo. En su lugar, atacaron algunos barcos británicos. En realidad, Bethke no pudo ver si había dado en el blanco o no, pero tenía la esperanza de haber causado algunos daños. El resto del tiempo permanecían sentados en los aledaños del aeródromo, preparados para la acción y a la espera de que los llamaran para enfrentarse a los cazas británicos. Las bajas iban en aumento, pero él había sobrevivido hasta el momento. Claro que no estaba seguro de cuánto tiempo más lograría hacerlo. «Siempre se piensa en lo que va a suceder con los vuelos —escribió—. Yo pensaba en mi futuro con Hedi».[12] Su esperanza era llegar vivo a ese futuro.

Mientras tanto, el 5 de mayo, Jean Offenberg había obtenido permiso para hacer un breve vuelo en solitario. Sin embargo, en lugar de volar tranquilamente alrededor de Tangmere, Offenberg cruzó el canal en dirección a la península de Cherburgo. Evitando las baterías antiaéreas que rodeaban el puerto, bajó hasta unos 300 metros y se situó frente a la costa, cerca de Barfleur, donde divisó dos Heinkel 60, pequeños hidroaviones bimotor. Se lanzó hacia un lado, abriendo fuego, y luego se elevó para ver cómo el primero de ellos se hundía en el agua. Apenas había tenido tiempo de pensar en el segundo Heinkel cuando aparecieron dos 109. Offenberg viró hacia el norte y se dio cuenta de que estaba a punto de converger frontalmente con el primer Messerschmitt. Primero disparó, se elevó en el último minuto y evitó la colisión, luego subió dando un giro a la derecha y, cuando uno de los Mes-

serschmitts se cruzó en su mira, abrió fuego. Con el rabillo del ojo vio cómo caía en picado dejando una estela de humo blanco. «Pensé que lo mejor era abandonar lo más pronto posible estas aguas y poner rumbo a la base —recordó—. Volé casi rozando la superficie del agua bajo un cielo despejado».[13] Sabía que se le venía encima un grave problema, pero, pese a la ira de Stevens, el capitán del grupo *Woody* Woodhall, comandante de la base de Tangmere, le dio poco más que un toque de atención, le hizo prometer que no lo volvería a hacer y acto seguido le comunicó que lo había recomendado para la Cruz de Vuelo Distinguido.

En su alocución del 27 de abril, Churchill también había destacado que la batalla del Atlántico debía ocupar un lugar preferente en los pensamientos de todos. En ella descansaba, dijo, y en los hombres que navegaban por las rutas marinas del mundo, la responsabilidad de la victoria. Una vez más, estaba en lo cierto. También recordó a sus oyentes —y no eran solo británicos quienes lo sintonizaban, sino gente de todo el mundo— que Gran Bretaña nunca tenía menos de 2 000 barcos mercantes navegando al mismo tiempo. Era una cifra realmente impresionante y constituía la razón por la que seguía llegando tanta cantidad de material tanto a Gran Bretaña como a otros lugares, a pesar de las amenazas que acechaban en el mar, en la superficie y bajo las olas.

La cuestión era esta: Oriente Próximo y el Mediterráneo eran oportunidades estratégicas para Gran Bretaña; pero el Atlántico era una necesidad estratégica. Si Grecia o incluso Egipto caían, Gran Bretaña sobreviviría; si perdía la guerra del Atlántico, no.

Por el contrario, estaba muy bien que Alemania demostrara su fuerza contra enemigos más débiles en tierra, pero estas victorias no podían enmascarar los retrocesos en el mar. Estos eran cada vez mayores, porque, si la pérdida de sus campeones en el mes de marzo había marcado un cambio en la suerte de los alemanes en la batalla del Atlántico, la pérdida de los libros de códigos de los *U-110* y de la máquina Enigma señaló realmente el final de una era. A pesar de todas las frustraciones a las que tendría que enfrentarse Gran Bretaña en 1941 —y fueron muchas—, al menos sus importantísimas rutas marítimas seguían abiertas. En la medida en que le siguieran llegando suministros, Gran Bretaña podría seguir luchando. Así las cosas, primero el fracaso de la Luftwaffe el verano anterior y ahora el varapalo del arma de



Un convoy trasatlántico aliado. En un día cualquiera, más de dos mil barcos mercantes navegaban por cuenta de Gran Bretaña. Incluso con la pérdida de los mercados europeos, el acceso de Gran Bretaña a los recursos del mundo estaba a un nivel con el que Alemania no podía ni siquiera soñar.

submarinos en el Atlántico suponían dos importantes puntos de inflexión en la guerra en el oeste.

Al aproximarse el segundo verano de la guerra, el factor crítico para Gran Bretaña era si recibiría suficientes suministros. La incertidumbre respecto a Estados Unidos y a su capacidad de enviar los suministros a tiempo para que tuviesen una influencia significativa asaltaba de manera permanente los pensamientos de los líderes británicos de la guerra, y también los del propio Churchill. «Las batallas se pueden ganar o perder —escribió el primer ministro—, las operaciones pueden triunfar o fracasar, los territorios se pueden ganar o perder, pero lo que domina toda nuestra capacidad para continuar la guerra, e incluso de mantenernos con vida, es nuestro control de las rutas oceánicas y de la libre aproximación y entrada a nuestros puertos».[14]

Sin embargo, durante ese mes de mayo, no eran los submarinos, sino los barcos alemanes de superficie, la principal preocupación tanto de la Kriegsmarine como de Churchill. La noche del

día 19, el crucero pesado *Prinz Eugen* y el gigantesco acorazado, orgullo de la flota alemana, *Bismarck* rompieron el bloqueo naval británico y salieron al Atlántico. Después de las humillaciones del *Admiral Hipper* y del *Admiral Scheer*, y de los ataques perpetrados por el *Scharnhorst* y el *Gneisenau*, la Marina Real había jurado que no iba a permitir que estos fastidiosos buques capitales alemanes los volvieran a dejar en ridículo. Desde entonces, la RAF había bombardeado Brest sistemáticamente y había conseguido tocar al *Gneisenau* en el muelle, sin embargo el *Bismarck* prometía ahora ser un premio incomparable.

Ni que decir tiene que la Flota Nacional envió el HMS *Hood* y el acorazado rápido *Prince of Wales* para que se unieran a la fuerza de cruceros, que ya estaba en el Atlántico, para que ayudaran a localizar al *Bismarck* y al *Prinz Eugen*. A primera hora del 24 de mayo, los dos grandes barcos británicos avistaron a sus adversarios alemanes y abrieron fuego sobre ellos, pese a que ambos tenían cañones que no llegaban ni a la mitad del calibre de 15 pulgadas que tenían los del *Bismarck* y el *Prinz Eugen*. Los cuatro barcos empezaron a disparar minutos antes de las seis de la mañana. Minutos más tarde, un disparo especialmente afortunado del *Bismarck* acabó con el *Hood*. Aunque se trataba más bien de un crucero de batalla pesado que de un acorazado, el caso es que el *Hood* era también uno de los buques capitales más antiguos y más conocidos de toda la Marina Real. Debería haber sido sometido a una remodelación a fondo en 1939, pero la guerra llegó demasiado pronto, de modo que, para los estándares de 1941, ni sus armas ni su blindaje bastaban para el papel que se esperaba que desempeñara. Alcanzado probablemente en su polvorín, explotó y se hundió de inmediato. Solo tres se sus 1418 tripulantes se salvaron.

De todos modos, el *Bismarck* también había sido dañado, aunque no fatalmente. Pero los desperfectos en sus tanques de combustible resultaron lo bastante graves como para que diera la vuelta de inmediato y pusiera proa a Brest, un trayecto en el que fue perseguido sin tregua por barcos y aviones británicos equipados con radar. Fue un Fairey Swordfish, el mismo avión de la marina que había asestado un terrible golpe a la flota italiana de Tarento, el que le propinó al final el golpe decisivo. Un torpedo lanzado por uno de estos bimotores alcanzó la popa y bloqueó el timón, dejando al gigantesco acorazado dando vueltas sobre

sí mismo como una ballena herida. Otros acorazados y cruceros británicos se acercaron para rematar la faena, entre ellos el *Rodney* y el *George V*, y dispararon repetidamente sobre el barco siniestrado. El almirante Lütjens, que había orquestado la serie de ataques de su flota de superficie, resultó muerto, y, dado que la mayoría de los cañones no funcionaban y que los puentes estaban en llamas, la tripulación abandonó el barco. El golpe de gracia se lo dio un torpedo disparado por el crucero pesado *Dorsetshire.*

Pero mientras el *Bismarck* se enfrentaba a su fin, su pareja, el *Prinz Eugen,* había conseguido escabullirse en dirección a Brest. Los británicos le sacaron el máximo provecho al valor propagandístico de esta victoria en el mar y dieron por vengado el hundimiento del *Hood.* Pero lo más importante fue que estas operaciones marcaron el final de la flota de superficie de la Kriegsmarine como fuerza beligerante en la batalla del Atlántico. Ningún otro buque capital alemán volvió a surcar aquellas grises y amargas aguas.

Capítulo 44

Destinos cruzados: II

Aunque puede que Churchill tuviera razón al pedir sentido de la proporción al valorar la derrota en Grecia, era más fácil decirlo que hacerlo si se trataba de las tropas involucradas o de Wavell y los jefes de las distintas armas. Para el almirante Cunningham, la próxima operación en su agenda era la protección de Creta. Se había decidido que la isla debía conservarse y se esperaba que fuera el siguiente punto en el que atacaran los alemanes. Al mismo tiempo, se enfrentaba al continuado desafío de abastecer la sitiada fortaleza de Tobruk y de hacer lo que pudiera para ayudar a protegerla. Las pérdidas de barcos pequeños y dragaminas iban en aumento. «Estas pérdidas —destacó amargamente— fueron el precio que tuvimos que pagar por la ausencia casi total de cobertura aérea».[1] Sin embargo, a Malta habían llegado más Hurricanes y un nuevo escuadrón, y, si bien habían recibido una paliza en los primeros meses del año, con el inicio del ataque alemán sobre Grecia se había reducido la presión sobre ellos.

Y en la misma medida en la que esta presión se redujo, aumentó la capacidad de esta diminuta isla fortaleza para interferir en las rutas de navegación del Eje. Una fuerza de destructores al mando del capitán Philip Mack, del *Jervis*, fue enviada durante un período breve a Malta y, usando la isla como base, hundió cinco barcos mercantes del Eje y tres destructores italianos en una sola acción. La Fuerza Aérea de la Flota también se encargó de minar sucesivamente las entradas a los puertos de Trípoli y Bengasi, y la 10.ª Flotilla Submarina de la isla estaba empezando a demostrar su utilidad. El 24 de mayo, el submarino HMS *Upholder*, en un arriesgado ataque a la altura de los mejores ases de submarinos alemanes, maniobró para superar una pantalla de destructores y hundió el buque italiano de transporte de tropas *Conte Rosso,* de 18 000 toneladas. Murieron mil trescientos soldados y oficiales

del Eje en este hundimiento. Además, ahora resultaba evidente que la Luftwaffe estaba abandonando Sicilia del todo, tal como habían estado informando Adrian Warburton y las tripulaciones de reconocimiento del 69.º Escuadrón.

Estaba claro que no solo los británicos luchaban por tener fuerzas suficientes en una multitud de lugares diferentes al mismo tiempo. La Luftwaffe se estaba preparando para la invasión de la Unión Soviética, mantenía fuerzas en el noroeste de Europa y en la costa atlántica, y además prestaba apoyo aéreo a Rommel en el Norte de África y a las operaciones en los Balcanes y en el Mediterráneo. Una vez sometida Grecia, estaba claro que era imperativo sacar tropas de ese escenario y sin tardanza. Lo que John Kennedy había apuntado sabiamente acerca de priorizar esfuerzos se aplicaba exactamente igual a los alemanes, especialmente con la Operación Barbarroja cada vez más cerca.

Pese a todo, durante la campaña de los Balcanes, se había pedido a la Sección L del general Warlimont que hiciera una evaluación de si era mejor, con miras a una futura estrategia en el Mediterráneo, atacar Creta o Malta. La respuesta más evidente era que, en mayo de 1941, probablemente ninguna de las dos islas justificaba un mayor desvío de recursos con la Operación Barbarroja ahora planificada para la tercera semana de junio. Sin embargo, de las dos, Creta tenía poco valor estratégico, y la verdad es que no planteaba ninguna amenaza para las fuerzas del Eje que ocupaban Grecia, ni para las rutas de aprovisionamiento de Trípoli o incluso de Bengasi. A pesar de ello, la Luftwaffe argumentaba que la isla se podría usar como base aérea para lanzar ataques contra Egipto, y luego como un trampolín hacia Siria e Iraq; algunos de sus agentes habían estado ya en la Siria de Vichy, examinando los aeródromos. Por otra parte, los italianos informaban de que Malta era un hueso duro de roer. Desde luego, sería más difícil invadirla ahora que en junio de 1940, cuando tuvieron la ocasión perfecta para hacerlo.

Pero ni Creta ni las vaporosas reflexiones sobre Iraq tenían una importancia crítica en ese momento. Si Rommel conseguía, en algún momento, llegar a Alejandría, las fuerzas navales británicas de Creta resultarían irrelevantes, pues, a todos los efectos, la isla había sido puenteada. La única amenaza para los intereses alemanes era el crecimiento de los efectivos de las fuerzas aéreas británicas en la isla; estas podían, potencialmente, atacar objeti-

vos de Grecia e incluso los campos de petróleo de Rumanía, pero Ploesti ya estaba cercado por fuerzas aéreas y defensas antiaéreas, y las probabilidades de que los bombarderos británicos interrumpieran con éxito el flujo de petróleo hacia el Reich era mínima. Por otra parte, una operación contra Malta libraría al Eje de una de las mayores espinas que tenía clavadas en el costado. Además, si ocuparan la isla, las fuerzas del Eje no solo se la estarían quitando a los británicos, sino que se derivarían beneficios de tenerla. Si pretendían seguir adelante con las operaciones de África, había mucho que decir a favor de neutralizar Malta. «Cada vez está más claro —escribió el general Halder a principios de mayo— que sin Malta nunca tendremos una ruta segura de aprovisionamiento desde el Norte de África».[2]

La verdadera pregunta clave era hasta qué punto era importante para Alemania el teatro del Mediterráneo y de Oriente Próximo. Rommel había hecho regresar a Egipto a las fuerzas británicas, y Tobruk seguía asediada. Los británicos también habían sido expulsados de Grecia. En otras palabras, en ese momento, no se cernía ninguna amenaza de invasión repentina del Norte de África ni de los Balcanes; la intervención alemana les había permitido ganar tiempo.

Los dos escenarios más importantes eran el Atlántico, donde no había suficientes submarinos operativos, y la Unión Soviética, para cuya invasión Alemania estaba reuniendo una enorme fuerza, con una gran experiencia de la que sacar partido. La Operación Barbarroja seguía siendo una apuesta arriesgada, pero no había que olvidar que lo urgente era empezar de inmediato y concentrarse cien por cien en el objetivo. Si los alemanes salían victoriosos en la Unión Soviética, como creía Hitler, no había necesidad de desperdiciar ni un minuto más en el Mediterráneo. Ya se encargarían de Creta, Malta, el Norte de África y el canal de Suez, más adelante y, cuando lo hicieran, sería con una fuerza aplastante y con la moral alta tras la reciente victoria. Se repetía el caso de Noruega: era importante, pero no imprescindible en ese momento.

Pero a la Sección L de Warlimont no le habían pedido que analizara esto. Su misión era ofrecer una respuesta sobre cuál era la mejor opción: un ataque sobre Malta o bien sobre Creta. Concluyeron de forma unánime que era preferible atacar la primera. Sin embargo, Hitler insistió en que se lanzara un ataque sobre

Creta utilizando un gran contingente de tropas aerotransportadas, que podrían haber sido mejor empleadas en Rusia y, lo que era más importante, que necesitaban un gran número de transportes aéreos, cuando las fuerzas aéreas alemanas a duras penas se habían podido recuperar del desastre del 10 de mayo de 1940. La idea había sido propuesta por Göring y la Luftwaffe, y, en especial, por el general Kurt Student, fundador de los *Fallschmirmjäger*, que contemplaba una serie de saltos de una isla a otra empleando a sus tropas aerotransportadas. A Creta le seguiría Chipre, desde donde se podría presionar a Turquía y ayudar a aplastar la influencia británica en el Mediterráneo Oriental. Sin embargo, todo esto era pura especulación y, desde luego, requeriría una implicación todavía mayor de fuerzas en ese escenario. Era una de las maldiciones de contar con tropas aerotransportadas: después de haberse tomado el tiempo y la molestia de constituir una fuerza de tropas de élite, resultaba imperativo utilizarla.

Pero el caso es que podrían haberse utilizado durante la Operación Barbarroja, y, lo que era más importante, también podría haberse utilizado en la invasión la vital aviación de transporte, que iba a tener una presencia absolutamente decisiva en las enormes distancias de la Unión Soviética. La propuesta de invasión de Creta había recibido el nombre en clave de Operación Mercurio y, en un principio, estaba planeada para la segunda semana de mayo de 1941, es decir, justo un mes antes de Barbarroja.

Con todo, fue una decisión asombrosa, porque, independientemente de que acabase en victoria o en fracaso, no tenía sentido desde el punto de vista estratégico si consideramos su proximidad en el tiempo a la invasión de la Unión Soviética. De hecho, en una lista de posibles futuras operaciones, Creta y las potenciales oportunidades que podrían derivarse de un ataque a dicha isla deberían haber estado muy abajo en el orden de prioridades, y muy por debajo, por ejemplo, de la posible toma de Malta. Mercurio puso de manifiesto, una vez más, la penosa carencia de comprensión geoestratégica de Hitler; su Directiva 28, publicada el 25 de abril de 1941, pedía la captura de Creta «como base para una guerra aérea contra Gran Bretaña en el Mediterráneo».[3] Sin embargo, era más que eso, también mostraba su esencial paranoia sobre la amenaza a sus flancos, además de la importancia crítica que otorgaba al suministro de petróleo rumano. Hacía tiempo que Hitler mostraba mayor interés y preocupación por este teatro

de operaciones del sur de lo que era lógico teniendo en cuenta la situación real de Alemania en esos momentos.

Sin embargo, resulta curioso, habida cuenta de lo retorcida que pudiera parecer su lógica para una invasión de Creta, que nadie se lo hiciera notar. Göring estaba encantado con que lo hubiera puesto al mando, y el resto de su Estado Mayor, incluido Warlimont, no dijeron ni una palabra en contra de la operación. Lo cual da idea de lo que pesaba la voluntad de hierro del Führer.

Mientras los alemanes se felicitaban por sus rápidas y aplastantes victorias en Yugoslavia y Grecia, Wavel estaba de nuevo haciendo malabarismos con la multitud de asuntos que se traía entre manos como resultado del enorme ámbito de su mando. En Iraq, Rashid Ali al-Gaylani, el antiguo primer ministro, había arrebatado el poder, a comienzos de abril de 1941, al regente, el emir Abd al-Ilah, tío del rey niño, Faisal II. Mientras que Abd al-Ilah había sido abiertamente probritánico, al-Gaylani no lo era; por el contrario, era un ferviente nacionalista y había intentado en repetidas ocasiones conseguir el apoyo alemán para expulsar al emir y minar la influencia británica en la región. La respuesta alemana había sido siempre tibia, en gran medida porque Iraq estaba todavía más allá de su esfera de influencia efectiva, sin embargo, esto no había impedido a al-Gaylani conspirar para asesinar el emir Abd al-Ilah. Enterado del complot, Abd al-Ilah había abandonado el país, y al día siguiente, el 1 de abril, al-Gaylani había dado un golpe de estado y, acto seguido, se había vuelto a nombrar primer ministro.

Aunque el petróleo de Iraq era importante para las operaciones británicas en Oriente Próximo, también lo era el puerto de Basora, un valioso puente entre esa región y la India; por eso resultaba intolerable que en Iraq hubiera un líder político abiertamente hostil cuyas relaciones con Alemania e Italia eran bien conocidas. Sin perder un minuto, Churchill preguntó a Wavel y al general Claude Auchinleck, comandante en jefe de la India, cuántas fuerzas le podían proporcionar para hacer frente a Rashid Ali al-Gaylani. Wavell le respondió que, en su caso, ninguna y le sugirió una solución diplomática. Churchill vio esta respuesta con muy malos ojos. Por el contrario, Auchinleck le ofreció una brigada de la 10.ª División India, a la que seguiría el resto de la división tan pronto como pudiera proporcionársele transporte marítimo. Las tropas se enviarían directamente a Basora.

Cuando se enteró del golpe de estado en Iraq, Hitler ordenó inmediatamente al OKW que prestara a al-Gaylani todo el apoyo que se pudiera, pero no había casi nada disponible; las fuerzas alemanas de la región estaban del todo ocupadas con Grecia y los Balcanes, por no mencionar el Norte de África y los preparativos para Barbarroja. Si al-Gaylani había tenido expectativas reales de recibir ayuda alemana, lo cierto es que había calculado muy mal el momento del golpe. Incluso Hitler lo aceptó.

Por desgracia para al-Gaylani, la suerte ya estaba echada, y, después de que le llegaran las noticias del inminente desembarco de la primera brigada de la India, se vio forzado a jugar su baza, y envió tropas iraquíes para pedir la rendición de la base de la RAF en Habbaniya, al este de Bagdad. El vicealmirante del aire Harry Smart, comandante de la base, que había anticipado que podría verse atacado, ya había equipado con bombas a sus diversos aviones de entrenamiento y había creado una rudimentaria fuerza defensiva con 1 000 aviadores británicos, 1 200 reclutas iraquíes y asirios, y varios miles de civiles más. Mientras las fuerzas de al-Gaylani se atrincheraban, 300 hombres de la brigada india desembarcada en Basora llegaron a la base, transportados en ocho bombarderos Wellington. Se conminó a al-Gaylani a que retirara a sus fuerzas y, cuando este se negó, los Wellington y la fuerza improvisada por el vicealmirante del aire Smart los atacaron. El 6 de mayo, los iraquíes habían abandonado sus posiciones, pero aunque el cerco de Habbaniya se había terminado, la rebelión seguía activa.

Churchill reiteró su petición de ayuda a Wavel, quien, una vez más, le recomendó una solución diplomática. En esta ocasión, Churchill lo desautorizó y, tras arañar algunas tropas en Palestina, Wavel consiguió improvisar la «Habforce», con la participación de árabes de la zona así como de infantería mecanizada. La única contribución alemana consistió en el envío de un puñado de aviones para atacar a esta fuerza durante su travesía por el desierto iraquí, con temperaturas abrasadoras que rondaban los 50 grados. Los rebeldes iraquíes no ayudaron precisamente a su propia causa al derribar accidentalmente el avión que transportaba al mayor Axel von Blonberg, hijo de un mariscal de campo alemán, cuando este iniciaba el aterrizaje en Bagdad.

Mientras la Habforce atravesaba el desierto, la brigada india atacaba hacia el norte desde Basora con el apoyo de casi sesenta

bombarderos de la RAF que habían volado para auxiliarla. El 19 de mayo, ocupaban Faluya, abriendo la ruta a Bagdad. El golpe de al-Gaylani estaba a punto de llegar a su fin.

«Un día bastante frenético —escribía el capitán Stanley Christopherson el martes, 1 de mayo—. Los alemanes lanzaron sobre Tobruk su mayor ataque hasta la fecha y atravesaron nuestro perímetro exterior».[4] El mensaje llegó a los Sherwood Rangers al puesto de mando de su batería a las 8.30 de la mañana. Inmediatamente, se les ordenó «resistir» y, a continuación, prepararse para disparar a objetivos en tierra. Christopherson y otros dos oficiales salieron a toda prisa en un camión sin comunicación hacia el cuartel general de la división donde se encontraron a un numeroso grupo de corresponsales de guerra escuchando a un intérprete alemán que les hablaba sosegadamente sobre los distintos tipos de enemigos prisioneros. Poco después, Christopherson y sus compañeros regresaron a su posición, oyendo el estruendo de un intenso fuego de artillería durante todo el trayecto. «El perímetro recibió intensos bombardeos en picado y ametrallamientos desde el aire —agregó Christopherson—. Nosotros tenemos una visión muy clara desde nuestra posición y, sin duda, resulta un terrible espectáculo contemplar a 40 o 50 bombarderos en picado precipitándose sobre sus objetivos».

A pesar de todo, el último intento de Rommel de tomar Tobruk fracasó, cosa que él achacó, en parte, a la tenaz resistencia de los australianos y, en parte, a la falta de empuje de los italianos. Pese a su insistencia, la División Acorazada Ariete no consiguió avanzar lo necesario. «Con la artillería británica barriendo toda el área —escribió—, los italianos se arrastraron hasta debajo de sus vehículos y se resistieron a todos los intentos de sus oficiales de hacerlos salir».[5] Rommel, al igual que muchos alemanes, tenía escaso respeto por sus aliados del Eje. Sin embargo, la realidad era que no tenía suministros suficientes para sostener el ataque, y la llegada al día siguiente del *jamsin*, un viento del desierto conocido por la virulencia de sus tormentas de arena, impidió cualquier nuevo intento.

Para esas fechas, el general Friedrich Paulus ya había llegado al Norte de África para tratar de insuflar algo de cordura en el errático comandante del recién constituido Deutsche Afrikakorps, o DAK, como se le conocía. Paulus escribió sus observaciones el

12 de mayo, en un informe que fue rápidamente interceptado por la inteligencia británica. En él relataba que la situación de abastecimiento de Rommel era terrible, y que se requería actuar de inmediato y de forma decisiva si se quería evitar una crisis. Se necesitaban mejores defensas para Trípoli y Bengasi, así como protección de las rutas marítimas. Los siguientes cañones antiaéreos y aviones debían ser preferiblemente alemanes, no italianos. Paulus informó de que las fuerzas conjuntas del Eje en el Norte de África necesitaban 50 000 toneladas de suministros al mes, pero la capacidad total de navegación costera disponible era de solo 29 000 toneladas, lo cual hacía imprescindible enviar por vía terrestre una notable cantidad que tendría que trasladarse desde Trípoli, con el consiguiente aumento del consumo de combustible; había 1 500 kilómetros de Trípoli a Tobruk. «Al excederse en sus órdenes —observó Halder con acritud— Rommel nos ha abocado a una situación que nuestras posibilidades actuales de abastecimiento no pueden atender».[6] En otras palabras, Alemania tendría que reforzar más el Norte de África, invirtiendo en la zona todavía más recursos y, sobre todo, transporte mecanizado que debía restar de Barbarroja, o la misión acabaría en fracaso.

Todos los desafortunados que estaban en medio del desierto cuando soplaba *jamsin* sufrían. Los fuertes vientos y los remolinos de arena golpeaban a todo y a todos, sin importar su nacionalidad. Los hombres boqueaban sedientos, pero no se podía hacer nada. El calor sofocante y la abrasadora arena sobre los cuerpos sudorosos era una especie espantosa de tortura. «Hoy ha sido realmente aterrador —escribió Albert Martin en su diario—. El calor sofocante casi nos ha vuelto a todos locos. El único pequeño consuelo es que los alemanes deben estar pasando por lo mismo».[7]

Martin ahora no solo estaba totalmente en forma una vez más, sino que, después de un intenso entrenamiento con el batallón y el resto de la 7.ª División Acorazada, había regresado al desierto, donde él y sus compañeros esperaban de un momento a otro volver a la acción. Una vez que se disipó el *jamsin*, él y el resto de la 2.ª Brigada de Rifleros empezaron a patrullar en la cima de la escarpadura que domina Sollum. El día 12, vio a unos artilleros británicos bombardeando una concentración de camiones alemanes, que se retiraron, y por las grandes cantidades de vehículos, tanques y tropas que se estaban congregando, resul-

taba obvio que una ofensiva británica era inminente. En efecto, alrededor de 240 tanques habían llegado hasta Egipto junto con más tropas, y de este modo, con los detalles del informe de Paulus sobre la situación de abastecimiento de Rommel resonando en sus oídos, el general Auchinleck decidió tomar la iniciativa.

La frontera la marcaba una larga y pronunciada escarpadura que se curvaba hacia la costa justo antes de Sollum. Esto permitía que las tropas que ocupaban la cumbre tuvieran un amplio panorama de la costa egipcia. Sin duda, tenía cierto sentido tratar de despejar el área de fuerzas del Eje antes de lanzar cualquier nueva operación de relevancia; aunque la clave de cualquier acción en el desierto era que esta sirviera de algo.

La Operación Brevity arrancó el 15 de mayo e implicó tres movimientos separados. Avanzando desde el sur, unos veinticuatro kilómetros tierra adentro, la 7.ª Brigada Acorazada avanzó hacia el norte presionando la parte trasera de Fuerte Capuzzo, mientras que desde cerca del extremo del acantilado atacó la 22.ª Brigada de Guardias. Entretanto, Albert Martin y la 2.ª Brigada de Rifleros empezaban a avanzar por la costa en un intento de tomar Sollum y el extremo inferior del Paso de Halfaya, única ruta de subida al acantilado.

Toda la operación estaba al mando del brigadier William «Strafer» Gott, de cuarenta y tres años y con una impecable carrera a sus espaldas. Su mote procedía de la Primera Guerra Mundial, de la frase alemana *«Gott strafe England»*, «Dios castigue a Inglaterra»; el apodo había tenido éxito, pero, aunque era un tipo genial de trato fácil, el mote reflejaba la intensidad con la que se lanzaba a la batalla. Sin embargo, aunque el plan parecía adecuado en teoría, no bastaban dos brigadas para llevar a cabo un ataque decisivo. Puede que las fuerzas de Rommel estuvieran demasiado extendidas para una nueva acción ofensiva, pero en las llanuras abiertas del desierto, todo lo que tenían que hacer era situar sus armas con sentido común y abrir fuego. Solo se necesitaba que unas cuantas de ellas tuvieran mayor alcance y velocidad que las de los británicos y así podrían cerrar cualquier brecha.

En síntesis, eso fue lo que pasó. La brigada de rifleros consiguió tomar la parte inferior del paso de Halfaya, pero no pudo seguir adelante. Sin embargo, Albert Martin era optimista. Ellos no habían perdido ni muchos hombres ni muchos vehículos —de hecho, nadie había sufrido grandes pérdidas— , y eso, señaló

Martin, era lo que realmente importaba. «Lo que contaba —destacó—, era la destrucción del enemigo y sus pertrechos. Eso era más importante que viajar 150 kilómetros en un avance sin oposición alguna».[8] El 16 de mayo, Martin y el resto de la brigada de rifleros recibieron órdenes de retroceder. «No hubo sensación de derrota ni de desaliento —escribió—. No era más que otro movimiento en una gran partida de ajedrez que se jugaba en un tablero gigantesco. Sin embargo, era un revés. Derrotar al enemigo en el Norte de África ya no era tan fácil, ni aunque este estuviera tan sobreextendido como el Afrikakorps de Rommel.

Por otra parte, donde los británicos se enfrentaban solo a los italianos, las noticias de guerra eran más positivas. Resultaba evidente que, a mediados de mayo, la campaña de África Oriental parecía estar tocando a su fin.

El corresponsal de guerra Alan Moorehead acababa de aterrizar en Nairobi cuando le llegó un comunicado del cuartel general en El Cairo que informaba de que el emperador Haile Selassie había vuelto a Adís Abeba unos días antes. Poco después, Moorehead despegó de nuevo y sobrevoló la zona norte de Kenia y el río Juba para adentrarse en la Somalia italiana. Desde allí, él y sus colegas volvieron a despegar, en esta ocasión hacia las verdes montañas y los lagos de Abisinia, y de golpe se fue el sol y la lluvia empezó a caer con fuerza sobre el avión. Al final, después de una increíble puesta de sol con un fondo de espesos y atronadores nubarrones, aterrizaron en un campo cerca de la ciudad de Herar.

Debido a la lluvia, no había ningún camión esperándolos y por eso se abrieron paso, a duras penas, por el barro durante un kilómetro y medio hasta llegar hasta la cantina de la RAF en las afueras de la ciudad. Las noticias eran buenas: el duque de Aosta, general al mando de las fuerzas italianas, había enviado un emisario a Diredawa para que la declarara ciudad abierta, es decir, que no sería defendida; el armisticio parecía muy cercano. Moorehead estaba desesperado por llegar a Adís Abeba, pero muy pronto descubrió de primera mano las dificultades de ir de A a B en lo que todavía constituía una parte remota del mundo. Llegar a Diredawa implicaba un largo y tortuoso viaje en coche que incluía un criminal descenso de 600 metros hasta el fondo de una inmensa garganta a través de carreteras destruidas por los italianos. Desde allí, seguirían conduciendo,

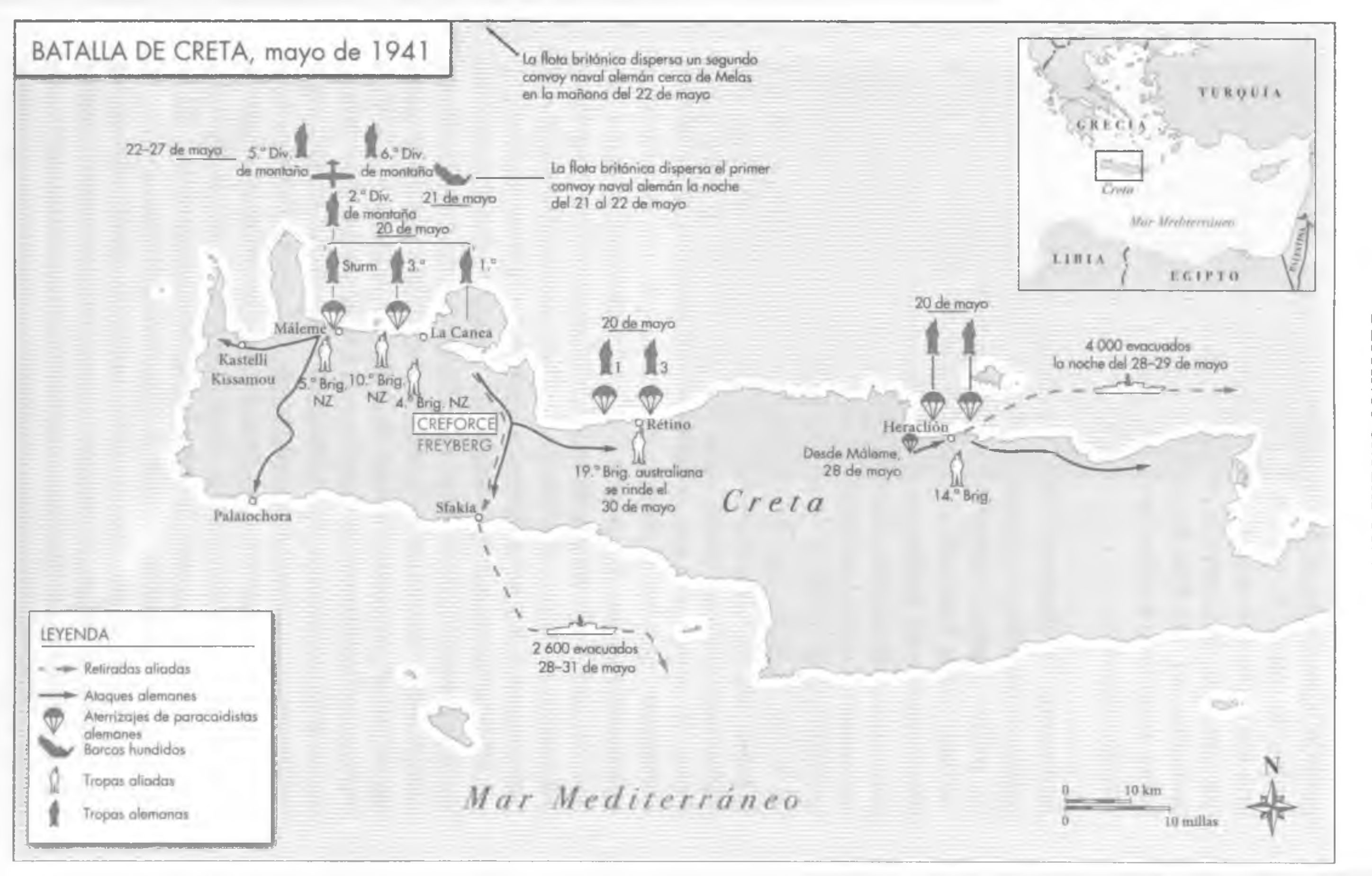
esta vez para ascender a un altiplano a unos 2 100 metros sobre el nivel del mar.

Cuando por fin llegó a la capital, Moorehead pensó que se encontraba en una casa de locos, con tropas etíopes, en busca de venganza, acechando con cuchillos y lanzas por doquier. En un aislado asentamiento italiano, los moradores habían desplegado una enorme pancarta implorando a los británicos que fueran a rescatarlos. Moorehead se enteró de que los carros blindados británicos se habían abierto paso luchando contra los soldados tribales para salvar a los italianos de otro asentamiento.

En Adís Abeba, Moorehead se registró en el Albergo Imperiale, donde se encontró con cientos de desafiantes italianos que todavía ocupaban el vestíbulo y escuchaban Radio Roma, vitoreando las noticias de los éxitos del Eje. «No se me ocurre ningún pueblo del mundo capaz de pasar tan rápidamente del miedo al descaro —escribió Moorehead—, ni conozco ningún pueblo, salvo el británico, que pudiera aceptar semejante desaire con tal indiferencia».[9]

Sin embargo, más tarde, fue testigo de otra evaluación más serena de un oficial italiano, vestido con ropas civiles. «Sabíamos que se avecinaba el final —le dijo a Moorehead, mostrando un ejemplar de un periódico italiano—, cuando cesaron de decir que éramos invencibles y empezaron a imprimir cosas como esta». Le entregó un ejemplar que decía: «Considera como ligeras las cargas que soportas hoy —leyó Moorehead— y las cargas más pesadas que tendrás que soportar mañana».[10]

El italiano le dijo que se dieron cuenta de que todo había acabado en el momento en que perdieron Keren; cosa que había ocurrido a principios de febrero. Confesó que habían preparado entonces los documentos del armisticio, pero habían recibido órdenes de seguir luchando para mantener allí a los británicos y evitar que sus fuerzas marcharan hacia el norte en dirección a Libia. «Tuvimos que obedecer», le contó a Moorehead.[11] Y por eso se habían deshecho de los documentos del armisticio. Eso había sucedido hacía algunas semanas, pero ahora los italianos estaban derrotados y no se podían marchar. Se redactaron nuevos documentos de armisticio que se firmaron por fin el 20 de mayo. Hasta cierto punto, los italianos tenían razón: la campaña de África Oriental, que había llegado en muy mal momento para los británicos, había consumido buena parte de sus esfuerzos y tropas durante demasiado tiempo. Pero, a su vez, los italianos habían


BATALLA DE CRETA, mayo de 1941
La flota británica dispersa un segundo convoy naval alemán cerca de Melas en la mañana del 22 de mayo
22–27 de mayo
5.º Div. de montaña
6.º Div. de montaña
2.º Div. de montaña
21 de mayo
La flota británica dispersa el primer convoy naval alemán la noche del 21 al 22 de mayo
20 de mayo
Sturm
3.º
1.º
Máleme
La Canea
Kastelli Kissamou
5.º Brig. NZ
10.º Brig. NZ
4.º Brig. NZ
CREFORCE
FREYBERG
Palaiochora
Sfakia
20 de mayo
1
3
Rétino
19.º Brig. australiana se rinde el 30 de mayo
Creta
20 de mayo
Heraclión
Desde Máleme, 28 de mayo
14.º Brig.
4 000 evacuados la noche del 28–29 de mayo
2 600 evacuados 28–31 de mayo
TURQUÍA
GRECIA
Creta
Mar Mediterráneo
LIBIA
EGIPTO
LEYENDA
Retiradas aliadas
Ataques alemanes
Aterrizajes de paracaidistas alemanes
Barcos hundidos
Tropas aliadas
Tropas alemanas
Mar Mediterráneo
0 10 km
0 10 millas
N

perdido la mayor parte de sus 400 aviones y más de un cuarto de millón de tropas. Es más, el imperio africano oriental de Mussolini, tan cacareado antes de la guerra, se había esfumado; lo único que quedaba de él era un puñado de puestos defendidos en las montañas del este. Para los británicos, y para Wavell, la campaña había terminado a todos los efectos y era un problema menos del que preocuparse.

Entretanto, los alemanes habían identificado una serie de nuevos riesgos potenciales en la planificación de la Operación Mercurio. En primer lugar, la planificación se había dejado en manos de Göring y de la Luftwaffe, lo cual, después del desastre que había sido la batalla de Inglaterra, tendría que haber bastado para disparar todas las alarmas. Sucedía que el general Alexander Löhr, comandante de la Luftflotte IV, que estaría al mando de todo, no había participado en la campaña aérea contra el Reino Unido y, por lo tanto, su reputación estaba intacta. Por debajo de él tenía también al general Kurt Student, el padre de las tropas aerotransportadas alemanas. Student era comandante del Cuerpo Aéreo XI, compuesto por aviones de transporte y unidades *Fallschirmjäger*, que fue el elegido para el ataque. Los paracaidistas serían asistidos por los cazas y los bombarderos del Cuerpo Aéreo VIII. Los *Gebirgsjäger*, de la 5.ª *Gebirgsjägerdivision*, también reforzarían la fuerza de invasión y serían aerotransportados tan pronto como los paracaidistas tomaran los aeródromos clave.

Hubo retrasos en el traslado del equipo y del personal del Cuerpo Aéreo XI desde Rumanía, Bulgaria y Grecia por ferrocarril y luego en camiones, lo que no auguraba nada bueno para el viaje de regreso una vez que la campaña terminara. También hubo una discusión entre Halder y el OKW acerca del traslado de la *Luftlandedivision*, una unidad de tierra de la Luftwaffe que habitualmente protegía los campos petrolíferos de Ploesti. «Utilizar nuestro transporte de carretera con este objetivo —gruñó Halde— nos privaría del 602 Regimiento MT para Barbarroja, donde había sido repartido entre los grupos acorazados».[12] Al final, la 22.ª *Luftlandedivision* se quedó donde estaba.

A pesar de que el tiempo había mejorado drásticamente, las dificultades logísticas de acarrear tropas, equipamiento y suministros hasta los aeródromos y bases de Grecia eran todavía inmensas. Hasta el 14 de mayo no llegaron a su destino en Grecia



Un cartel italiano que trata de dar brillo a la pérdida del Este de África, pieza central del imperio de preguerra de Mussolini. Promete un regreso y una victoria.

los 500 aviones de transporte Ju 52; en total, unos 1 280 aviones participarían en lo que estaba convirtiéndose, de hecho, en una operación inmensa. La Luftwaffe, y el Führer, tenían la esperanza de que, en particular, no se perdieran demasiados de estos valiosos aviones de transporte. Entonces surgieron más dificultades para establecer un sistema de suministros para la Operación Mercurio, lo que pospuso una vez más la fecha de su inicio. En principio estaba programada para el 10 de mayo, se pasó al 16, luego al 18 y hubo un retraso posterior para el día 19. Los retrasos en los envíos marítimos del combustible implicaron que, al final, no estuvo todo listo para el lanzamiento de la operación hasta el 20 de mayo. Barbarroja estaba fijada para el 21 de junio, al cabo de poco más de cuatro semanas. Esto era apurar mucho los plazos.

El 19 de mayo, el *Oberjäger* Martin Pöppel y el resto de su 2.ª Compañía, *Fallschirmjägerregiment,* recibieron órdenes de atacar Creta al día siguiente. Ahora estaban en Tanagra, cerca de Kalkis, al norte de Atenas, tras una larga jornada hacia el sur en tren y en camión, donde habían acampado entre los olivos en tiendas que los británicos habían abandonado durante su retira-

da. Después de preparar su petate y limpiar las armas, Pöppel y sus camaradas se reunieron bajo un enorme olivo y bebieron cerveza y cantaron canciones. Para la mayoría de los hombres sería su primer salto de combate; Pöppel era ya un veterano.

Al día siguiente, saltarían en la segunda oleada que se lanzaría sobre Creta; los 502 Ju 52 disponibles no eran suficientes para transportar a los trece batallones, que sumaban más de 9 000 paracaidistas, de una sola vez. La distancia desde Creta, el número de transportes y otras consideraciones de carácter logístico formaron parte de la planificación. Al final, se llegó al acuerdo de que la primera oleada se dirigiría a Canea, en el noroeste de la isla, y al cercano aeródromo de Máleme, considerado como un objetivo clave. Esta parte de Creta estaba más cerca de la Grecia continental y todavía dentro del alcance de los Me 109. También se acordó que, tan pronto como se completara el lanzamiento sobre Canea y Máleme, los transportes darían la vuelta para recoger al resto de los paracaidistas que quedaban. Estos saltarían sobre los aeródromos de las otras dos grandes ciudades de Creta, Rétino y Heraclión, dado que la idea era que, al atacar estos dos aeródromos y tomarlos rápidamente, impedirían que los británicos pudieran recibir refuerzos. Luego, el Día-D más uno, las tropas aerotransportadas con equipo ligero recibirían el refuerzo de la 5.ª *Gebirgsjägerdivision* del general Julius Ringel, que aterrizaría en los aeropuertos capturados. Una pequeña fuerza de asalto adicional desembarcaría desde el mar.

En la víspera del combate, Martin Pöppel era consciente de que él y sus amigos no solo entonaban las habituales canciones alegres típicas de soldados, sino también otras más nostálgicas sobre su tierra. Aun así, la moral estaba alta. Los *Fallschirmjäger* se consideraban la élite: todos eran voluntarios, motivados hasta el último hombre y muy bien entrenados. Se les había dicho que en ese momento en Creta había 10 000 soldados de la Commonwealth y los vestigios de un puñado de divisiones griegas. «Creíamos —escribió Pöppel— que una isla tan pequeña no nos causaría muchos problemas».[13] Al día siguiente comprobaría si esta predicción había sido acertada.

Capítulo 45

Mercurio en caída

A lo largo de toda la primavera y el mes de mayo de 1941, la Luftwaffe había seguido bombardeando Gran Bretaña, centrándose sobre todo en los puertos. En la primera semana de mayo, Liverpool había sido atacada con fuerza y repetidamente, y la habían sobrevolado cerca de setecientos bombarderos. Sesenta y nueve de los 144 muelles de carga y descarga fueron inutilizados, la catedral también sufrió el impacto de las bombas y 6 500 viviendas resultaron destruidas por completo. En total, hubo 2 895 bajas. Clydeband, cerca de Glasgow, también fue duramente bombardeada, como lo fueron Belfast, Hull, Cardiff y Plymouth. El centro de Portsmouth quedó devastado después de cinco noches de bombardeo. Sin embargo, todos estos puertos, y también Southampton, que había sido muy golpeado anteriormente durante el *Blitz,* siguieron funcionando.

En la noche del 10 al 11 de mayo, Londres fue, una vez más, bombardeada con dureza, en esta ocasión por 571 bombarderos que lanzaron 800 toneladas de bombas. Murieron alrededor de 1 436 personas y otras 1 800 resultaron heridas de gravedad. A la noche siguiente, los bombarderos regresaron y atacaron la abadía de Westminster, los tribunales de Justicia e incluso la Cámara de los Comunes. Gran parte del tráfico, tanto el rodado como el ferroviario, quedó paralizado.

Para los que seguían implicados en la defensa de Gran Bretaña, los ataques permanentes eran doblemente siniestros porque, con la llegada de los días más largos y un mejor tiempo, las condiciones para una invasión alemana eran cada vez más favorables. No había información real que sugiriera que tal cosa fuera probable en el futuro inmediato, pero los preparativos para repeler al invasor se aceleraron. El 24 de mayo, en el norte de Londres, Gwladys Cox recibió un panfleto en su buzón de correo titula-

do «Cómo vencer al invasor». «Nos dice lo que debemos hacer en caso de invasión si respondemos a catorce preguntas del tipo: "¿Qué puedo hacer si estalla la lucha en mi vecindario?" y "¿Qué significado tiene que las campanas de la iglesia empiecen a repicar?" —anotó en su diario, para luego añadir—: ¡A cada cual más increíble!».

No había nada de malo en estar preparados para lo peor, aunque, de hecho, lo peor ya había pasado.[1] Los ataques sobre Londres en la segunda semana de mayo fueron los últimos de relevancia por el momento. En la tercera semana de mayo, la Luftflotte 2 había sido retirada, en su mayor parte debido a la preparación de Barbarroja, y se había sustituido con una mermada Luftflotte 3 que continuó con los ataques contra Gran Bretaña, aunque con menos intensidad que antes. El *Blitz,* por lo menos de momento, había concluido.

El bombardeo de la Luftwaffe sobre Gran Bretaña había fracasado en sus objetivos. La moral de los británicos no se había derrumbado, ni tampoco habían quedado dañadas irreversiblemente sus infraestructuras. En total, solo el 0,1 por ciento de la población había resultado herida de gravedad. Cuarenta mil muertos eran muchos, pero el número estaba muy lejos del apocalipsis que muchos habían pronosticado antes de la guerra. Muchas de las viviendas dañadas se habían reparado en cuestión de semanas; en marzo de 1941, por ejemplo, de las 719 000 viviendas que habían sufrido destrozos por las bombas, solo quedaban 5 100 a la espera de rehabilitación. Los suministros de alimentos también se habían mantenido a lo largo del tiempo. El ministerio de Seguridad Nacional había calculado que de los 6699 «puntos clave» de la economía, es decir, industria, reservas de alimentos, depósitos de aceite, armamentos y otros, solo habían sido alcanzados 884, y únicamente ocho de las 558 fábricas habían quedado dañadas sin posibilidad de reparación. La producción semanal de acero siguió aumentando durante todo el *Blitz.* La producción de aviones experimentó una ligera caída en el último trimestre de 1940, pero en mayo de 1941 era más alta que en cualquier otro momento de la guerra hasta entonces. La sociedad británica estaba muy lejos de desintegrarse.

Por otra parte, el *Blitz* había causado notables perturbaciones, había resultado muy caro para el gobierno y había comprometido a más de seiscientos mil hombres en la defensa civil y militar, que

de otro modo habrían sido empleados en otras cosas; en ese sentido, había hecho un poco más difícil gestionar el esfuerzo bélico británico. Pero, al otro lado de las trincheras, para la Luftwaffe había supuesto la pérdida de alrededor de seiscientos bombarderos, que sin duda podrían haber utilizado en cualquier otra parte. También había enseñado mucho a los británicos sobre bombardeos aéreos, lo que funcionaba y lo que era menos efectivo. Sobre todo, había mostrado a los líderes de la aviación británica que, para causar un daño realmente sustancial al enemigo, se necesitaba una fuerza aérea mucho mayor de la que la Luftwaffe había estado enviando contra ellos. Y Gran Bretaña tenía toda la intención de crearla.

Después de haber tomado la inusual decisión de realizar vuelos de combate para la Regia Aeronautica, el conde Galeazzo Ciano estaba de vuelta en Roma, donde, una vez más, asumió sus funciones como ministro de Asuntos Exteriores y mano derecha del Duce. En términos generales, los italianos fueron bastante desagradecidos con Hitler, que los había rescatado de una situación muy difícil tanto en los Balcanes como en el Norte de África. Humillados y escarmentados a la vez, se quejaban y volvían a tratar con desdén a su socio del Eje, mientras que, al mismo tiempo, estaban resentidos porque Hitler no los involucrara más en sus decisiones ahora que se había terminado la lucha en la Grecia continental y en Yugoslavia.

En lo alto de la lista de prioridades de Ciano estaba la anexión de parte de Yugoslavia y asegurarse de que ellos, los italianos, y no los griegos, iban a gobernar Grecia. Los alemanes habían hablado de manera imprecisa de dar manga ancha a los italianos en Croacia y en toda la costa de Dalmacia. «Pero ¿hasta qué punto —escribió Ciano— son sinceros?»[2]

También había un creciente descontento por la manera en que los comandantes alemanes trataban a los italianos en el campo de batalla. Ciano había escuchado informes de que Rommel estaba amenazando a los comandantes de división italianos con consejos de guerra si no mostraban más agallas, mientras que en Albania eran igualmente palpables los desencuentros entre ambas fuerzas.

Cuando Hitler pronunció su discurso en el Reichstag el 4 de mayo, en el que despotricó contra Churchill y la conspiración de

los judíos, Mussolini lo desestimó como «inútil» y le dijo al conde Ciano que habría sido mejor que no lo hubiera pronunciado. Un par de días después, de camino a Monfalcone para hablar con Ante Pavelic, el nuevo líder fascista de Croacia, en Yugoslavia, Ciano se dio cuenta de que Mussolini estaba absorto en sus pensamientos. «Hablamos largamente de las perspectivas futuras de la guerra —señaló Ciano—. No puedo decir que ahora que ha dejado de lado su visión optimista de un final rápido, tenga una idea clara de cuál va a ser el futuro».[3] No era de extrañar, ya que el orgullo de Mussolini había recibido muchos golpes en los últimos meses.

Una noticia mucho mejor para los dos hombres fue la asombrosa revelación de que Rudolf Hess, uno de los jefes nazis y designado por Hitler como su segundo, había volado a Escocia, para, según él, trabar conversaciones clandestinas de paz con el duque de Hamilton. El duque, a pesar de ser un aristócrata y comandante de ala de la RAF, tenía muy poca influencia política, si es que tenía alguna, y no era precisamente lo que se dice un apaciguador antibelicista, como parecía creer Hess. En cualquier caso, después de haber sido perseguido por varios cazas nocturnos británicos, al Me 110 de Hess se le acabó el combustible, de modo que saltó en paracaídas y enseguida fue apresado y arrestado. Los británicos mantuvieron su captura en secreto durante varios días mientras trataban de entender qué diablos había pretendido conseguir Hess. Entretanto, Hitler envió a Von Ribbentrop a Roma para anunciar la noticia a Mussolini. Von Ribbentrop estaba claramente asombrado por lo que había pasado, y Ciano disfrutó enormemente de su desconcierto. «El tono de los alemanes es depresivo —escribió Ciano—. Von Ribbentrop repite sus eslóganes contra Inglaterra con esa monotonía que hizo que Göring lo calificara como el "primer loro de Alemania"».[4] Más tarde, después de que Von Ribbentrop despegara de vuelta a casa, Von Bismarck, legado de la embajada alemana, dijo: «Esperemos que todos ellos se estrellen y se rompan la crisma». Eso hizo gracia a Ciano. «¡He ahí una muestra de solidaridad nacional alemana!».

La Operación Mercurio, pues, se lanzó con el telón de fondo de las batallas en el mar, los preparativos para Barbarroja, las negociaciones con los griegos y las extrañas misiones de paz de un desquiciado Viceführer nazi.

En la alargada, estrecha y montañosa antigua isla del rey Minos, la mañana del 20 de mayo amaneció tranquila y sin nubes; las lluvias y el mal tiempo, que habían sido la tónica de la primavera griega, dejaron paso al verano. Desde su alojamiento en la villa de Galatás, al oeste de Canea y entre la ciudad y el aeropuerto de Máleme, el coronel Howard Kippenberger se estaba afeitando cuando apareció, en primer lugar, un avión de reconocimiento seguido poco después por un caza, que rugió sobre la calle principal de la villa, disparando sus ametralladoras. Kippenberger, de cuarenta y cuatro años y comandante de la 10.ª Brigada de Nueva Zelanda, pensó que se trataba de algo anormal, se terminó de afeitar apuradamente, y miró con precaución desde la ventana de su habitación en la primera planta. En ese momento vio otros cazas zumbando sobre su cabeza en dirección a Canea, pero, tras decidir que él poco podía hacer al respecto, bajó a desayunar.

Mientras que sobre Galatás había sobre todo cazas, en el resto de la isla los Dornier 17 y los Ju 88 estaban ofreciendo a los defensores otra demostración de poderío aéreo. Los que recibían el bombardeo estaban parapetados en exiguas trincheras, así que estos ataques produjeron relativamente pocas muertes, pero fueron aterradores; el estallido de las bombas resultaba ensordecedor y causaba desorientación, además, desde el punto de vista psicológico, eran un terrible recordatorio de la ausencia de apoyo aéreo por parte de la RAE

A Kippenberger prácticamente no lo habían molestado en su última visita, pero le preocupaba que el bombardeo hubiera afectado a los cocineros, que aquella mañana le habían servido unas horribles gachas de avena aguadas. Sin embargo, apenas había empezado a comer, cuando alguien soltó una estentórea exclamación. Desde el patio donde estaba sentado, vio cuatro amenazantes planeadores, los primeros que había visto en su vida, mientras desde el norte venía un atronador rugido.

—¡A las armas! —gritó Kippenberger, e inmediatamente corrió escaleras arriba en busca de sus prismáticos y de su rifle.[5] Cuando estuvo de vuelta en el patio, el rugido sobre su cabeza era ensordecedor y montones de transportes de tropas sobrevolaban a baja altura el lugar. En todo el trecho hasta el cuartel general de la brigada, en lo que se conocía como valle de la Prisión, vio que centenares de paracaidistas enemigos descendían del cielo directamente sobre las posiciones de la 10.ª Brigada. Sonaban dis-

paros por todas partes. Klippenberger echó a correr en dirección al puesto de mando, una casita rosa sobre una colina, y acababa de pasar por un hueco entre unos cactus cuando una ráfaga de disparos los hizo trizas a su alrededor. Saltó inmediatamente a un lado, se dejó caer rodando cuesta abajo por la ladera y se torció un tobillo. Luego, cojeando, siguió por el sendero y entró en la casa por la parte de atrás. Allí vio al alemán que le había disparado. Por suerte, el otro no lo había visto a él, de modo que rodeó la casa y luego le disparó directamente a la cabeza a una distancia de nueve metros. «El muy bobo seguía vigilando la brecha del seto —escribió Kippenberger—, y es evidente que no se dio cuenta de que yo había entrado en la casa».[6]

Con el puesto de mando de nuevo en su poder, rápidamente se puso en contacto con el jefe del Estado Mayor de su brigada, el capitán Brian Bassett, y con sus técnicos de transmisiones, e hizo una rápida evaluación de la situación. El paisaje estaba cubierto de paracaídas abandonados; Kippenberger vio que los alemanes habían caído entre los dos batallones griegos que dependían de su brigada y que había hombres corriendo por todas partes. Cuando empezaron a dispararles desde los cactus, comprendieron que tenían que mover su cuartel general un poco hacia el norte. Echando mano de la metralleta y de la pistola de un alemán muerto, Kippenberger y los demás salieron hacia su nuevo puesto de mando, que estaba en una hondonada justo al norte de Galatás, donde ya se había instalado un teléfono de campaña. Para cuando llegó allí, la refriega se había calmado. Se había abatido a unos cuantos alemanes y hecho prisioneros a bastantes más. El resto había buscado refugio, supuestamente tratando de reagruparse en algún tipo de formación organizada. Uno de los batallones de neozelandeses de Kippenberger informó de que había matado a más de 150 paracaidistas. Para Kippenberger, era el momento de hacer balance. Tenía dos regimientos griegos a sus órdenes, uno de los cuales, el 6.º, no había recibido munición en absoluto, cosa que no se solucionó hasta que empezaron a apoderarse de las armas de los alemanes muertos y con ellas pudieron luchar. Los cazas enemigos todavía surcaban el cielo; los francotiradores alemanes estaban causando estragos dentro y en el entorno de Galatás y más transportes aéreos seguían dejando caer suministros. Pero, por otra parte, su zona, al menos, estaba tranquila. Llegado mediodía, en cualquier caso, no había señal alguna visible que

sugiriera, ni remotamente, que una invasión aerotransportada había tenido éxito.

Se había convenido con el gobierno griego que, en el momento en que los italianos mostraran cualquier signo de agresión hacia los helenos, fuerzas británicas y francesas ocuparían Creta para evitar que lo hiciera el enemigo. Con la retirada de los franceses de la guerra, cuando Italia invadió Grecia, la tarea de desplegar tropas en Creta recayó solo en los británicos. Al almirante Cunningham, la bahía de Suda, al este de Canea, le pareció útil como puesto de repostaje para sus barcos más pequeños, y por eso se estableció allí una pequeña base, dotada de algunos cañones antiaéreos, y se construyó una pequeña pista de aterrizaje en Máleme para que los cazas de la Fuerza Aérea de la Armada pudieran, de ese modo, defender el puerto. En Heraclión, casi en el centro de la costa norte, que tenía unos 260 kilómetros de longitud, se habilitó otro aeródromo y base para escalas de la RAF.

Creta se había utilizado muy poco como base, por lo menos hasta la caída de Grecia, cuando se convirtió en el primer puerto de escala para muchas de las fuerzas evacuadas. Gracias al descifrado «Ultra» del tráfico de la máquina alemana Enigma realizado en Bletchley Park, los británicos conocían los planes de invasión de la isla, y Wavell no había tenido, al parecer, ninguna duda sobre su determinación de defenderla. Desde luego, tenía cierto sentido el intento de conservar esta base en el Egeo, y, en cualquier caso, sobre el papel, parecía que para los alemanes debería resultar difícil de conquistar. Era cierto que sus defensas eran pobres: casi no había fuerzas aéreas, las comunicaciones eran deficientes, al igual que las carreteras, y contaba con pocos cañones antiaéreos, carencias que la pequeña fuerza allí destinada había comunicado repetidamente desde su llegada el otoño anterior. Sin embargo, armar Creta hasta los dientes no había sido una prioridad, ni siquiera una necesidad, y solo se empezaron a tomar medidas en ese sentido cuando se intensificó la amenaza de la invasión de Grecia por parte de los alemanes. Pero incluso ahora, su importancia estratégica era limitada.

Con todo, en conjunto, valía la pena defenderla, sobre todo porque la flota de Cunningham seguía siendo la presencia naval dominante en el Mediterráneo y porque, en ese momento, había allí unos 32 000 soldados británicos, neozelandeses y aus-

tralianos, así como un contingente de 10 000 soldados griegos; una vez más, la inteligencia alemana había resultado lamentable, pues, con su información de que la isla estaba defendida por diez mil soldados, había errado en una proporción de uno a cuatro al calcular el tamaño real de su guarnición. Sin duda, esta fuerza de alrededor de cuarenta mil hombres no estaba bien equipada en lo tocante a tanques o transporte motorizado, gran parte de los cuales se había quedado en Grecia, pero la misma naturaleza de una operación con tropas aerotransportadas conllevaba que los alemanes estaban armados con equipo y armas todavía más ligeros. La regla de oro de una batalla es que los atacantes necesitan al menos una ventaja de 3:1 en soldados. Lanzar un asalto inicial con una desventaja de 1:4 era absurdo desde el punto de vista de la lógica militar.

De hecho, había tantas tropas en Creta en ese momento que a duras penas habría tiempo para evacuarlas de todos modos. Además, el rey de Grecia, Jorge II, había sido evacuado de Atenas a Creta; así pues había importantes razones políticas para mantener la isla fuera de las garras del Eje.

El hombre al que se encomendó la tarea de defender la isla era el mayor-general Bernard Freyberg, comandante de la División neozelandesa. Criado en Nueva Zelanda, había viajado a Gran Bretaña en 1914 y se había alistado voluntario para luchar. Se había desempeñado con gallardía en la Real División Naval tanto en Galípoli como en Flandes, había sido herido en numerosas ocasiones y condecorado con la Cruz Victoria. Después de la guerra, se había quedado en Inglaterra, se había casado bien y hecho amigo de Churchill, a quien fascinaban sus relatos sobre la guerra y su naturaleza modesta. En un fin de semana en una casa de campo, Churchill pidió a Freyberg que se quitara la camisa para contar todas sus heridas, que sumaron no menos de veintisiete. Freyberg destacó que, en realidad, no eran tantas, puesto que una bala suele dejar un orificio de entrada y otro de salida. De hecho, Freyberg se había retirado del ejército en 1934, en gran medida por una dolencia cardíaca, y cuando estalló la guerra estaba en vías de convertirse en miembro del Parlamento británico; sus días en la milicia habían quedado atrás. Sin embargo, con el inicio de las hostilidades, Churchill apremió al gobierno de Nueva Zelanda para que lo recuperara y le diera el mando de la fuerza expedicionaria de ese país. En realidad, no había otro candidato.



El general Bernard Freyberg VC. No había duda de su valentía, pero había sido excesivamente ascendido y su valoración errada sobre Creta contribuyó a la pérdida de la isla.

Freyberg, pese a no haber ambicionado ese puesto, consideró que el deber lo obligaba a aceptarlo.

También aceptó esta nueva tarea, a pesar de que tenía la esperanza de volver con su división a Egipto, para reorganizarla y entrenarla debidamente. Las carencias de Creta, y sobre todo la insuficiencia de las comunicaciones y la ausencia casi total de cobertura aérea, lo preocupaban seriamente, y así se lo había dicho a Wavell, pero él no era un hombre que esquivara su deber. De hecho, era, en todos los sentidos, un hombretón noble, valiente y de todo punto extraordinario, y por ello resultaba el líder perfecto para motivar y mandar a los obstinados neozelandeses. Pero todo eso no podía paliar su falta de inteligencia y de comprensión profunda de los asuntos militares. Un Estado Mayor lleno de buenos oficiales podría haber subsanado estas carencias del máximo mando de la isla, pero, por desgracia para él, cuando llegó para tomar el mando de la «Creforce» el 29 de abril, el Estado Mayor era casi inexistente.

Freyberg respondió a los detalles del Ultra sobre el plan alemán concentrando sus fuerzas a lo largo de la estrechísima franja norte entre las montañas y la costa. La División de Nueva Zelanda, de la

cual formaba parte la 10.ª Brigada de Kippenberger, estaba entre la bahía de Suda, Canea y Máleme, mientras que los australianos estaban en Rétino y los británicos en Heraclión. Todo se hizo en sintonía con las revelaciones de los planes de Alemania. Sin embargo, Freyberg sentía que la información de Ultra era como un corsé que lo limitaba. Por ejemplo, él quería reforzar más Máleme, pero se encontró con que hacerlo podría revelar a los alemanes que habían descifrado sus códigos. También estaba innecesariamente preocupado por los detalles de un desembarco marítimo. Este, claramente, solo iba a llevar a la isla una parte de los sucesivos refuerzos y, en cualquier caso, ABC y sus fuerzas navales estaban atentos; sin embargo, Freyberg lo interpretó de manera diferente, como una gran amenaza coincidente con las fuerzas aerotransportadas. El general había sido testigo de primera mano del poderío de la Luftwaffe en Grecia, pero, aparte de eso, su experiencia y comprensión del poder aéreo eran en extremo limitadas; esos años fuera del ejército, en una época en la que la fuerza aérea se había desarrollado mucho, lo habían dejado anticuado.

Sin embargo, a pesar de la insuficiencia de las comunicaciones, de la falta de armas pesadas y de fuerza aérea, y de la interpretación equivocada de las intenciones alemanas por parte de Freyberg, había muchas razones para que los defensores tuvieran confianza cuando los primeros *Fallschirmjäger* empezaron a caer entre los matorrales, los cactus y las rocas del norte de Creta aquella mañana de mayo. Después de todo, uno de los ingredientes clave del éxito de un golpe de mano era la sorpresa, y la Operación Mercurio, gracias al descifrado Ultra, no contaba con esa ventaja.

Mientras el coronel Kippenberger se afeitaba aquella mañana, a unos cuantos kilómetros de allí, Freyberg desayunaba en su villa, desde la que veía una panorámica del cuartel general de la Creforce en los alrededores de Canea. Un joven oficial de la Misión Militar Británica en el ejército griego llegó con un mensaje, y Freyberg lo invitó a quedarse. Ambos estaban sentados en el porche cuando comenzó la invasión. De repente el cielo se llenó de planeadores y Ju 52 que vomitaban miles de paracaidistas.

—Bueno —murmuró Freyberg—, llegan puntuales.[7]

En torno al mediodía, cuando los paracaidistas alemanes de los alrededores de Máleme y Canea luchaban por recuperarse de las

catastróficas pérdidas de esa mañana, Martin Pöppel y el resto del 2.º *Fallschirmjägerregiment* estaban siendo conducidos a sus transportes, ahora retornados, reabastecidos de combustible y, en muchos casos, reparados después de su primer viaje a la isla. El resultado fue un retraso inevitable en el lanzamiento de la segunda oleada. Para los hombres, todo era polvo y calor, sobre todo porque acarreaban todo su equipo de salto. Pöppel se dio cuenta de que su Ju 52 tenía aún cierto número de agujeros de bala en las alas y en el fuselaje. A alrededor de la una de la tarde, cargados ya todos los hombres, iniciaron por fin la marcha, ascendiendo primero muy alto y luego descendiendo hasta volar muy bajo sobre el mar color vino. Había más de dos horas hasta Rétino, de modo que Pöppel decidió emplear ese tiempo en echar una cabezadita. «Es una bendita capacidad —observó—, de la que puedo echar mano en cualquier momento del día o de la noche».[8]

Cuando se acercaban a Creta, despertó y comprobó su equipamiento una vez más. Mientras cruzaban la costa, se dio la orden: «¡Listos para saltar!». Instantes después, estaban fuera; eran las 15.40. Pöppel echó una ojeada alrededor mientras descendía; la zona de salto, reconoció, había sido perfectamente elegida: alrededor de unos diez kilómetros al este de Rétino y sin nadie que los estuviera esperando, apenas unos cuantos tiros amenazadores. Aterrizó sobre un olivo del que rápidamente consiguió desenredarse y saltó a tierra firme. El calor era intenso, y, después de encontrar los contenedores de armas y hacerse con sus equipos, se reunieron todos y trataron de aclimatarse durante unos instantes antes de dirigirse al aeropuerto, que era su objetivo del día.

La zona había sido bombardeada poco antes de su salto pero con poca eficacia, y, aunque Pöppel vio pocos disparos mientras bajaban, en otros lugares los defensores respondieron con más agresividad; siete transportes se estrellaron en tierra y varios más se hundieron en llamas en el mar. Tampoco el lanzamiento había sido tan preciso como Pöppel había pensado. Varios *Fallschirmjäger* cayeron directamente en el mar y se ahogaron, mientras que alrededor de una docena tuvieron la desgracia de aterrizar entre los bambúes y quedar empalados en los tallos. Otros sufrieron heridas sobre el suelo rocoso. De hecho, solo la compañía de Pöppel y otra más cayeron en el lugar correcto.

El lanzamiento sobre Rétino había involucrado a unos 1 500 soldados. Un grupo se dirigió hacia el propio Rétino, con la ciu-

dad y el puerto como objetivos, pero enseguida se toparon con resistencia por parte de ochocientos gendarmes locales cretenses, que los repelieron. Una segunda fuerza de unos doscientos *Fallschirmjäger* aterrizó casi directamente enfrente de uno o dos batallones australianos y fueron derrotados al anochecer, con ochenta y ocho alemanes presos y la captura de varios contenedores de armas.

Entretanto, Martin Pöppel y sus acalorados compañeros, al mando del mayor Kroh, enfilaban la carretera de la costa en dirección al aeropuerto solo para acabar bloqueados por los australianos que protegían el aeródromo, desde las rocosas colinas al este, conocidas por los defensores como colina A. Obligados a resguardarse en los viñedos próximos a la carretera de la costa, hicieron un intento de seguir adelante cuando empezó a anochecer, mientras repetían la contraseña «Reichsmarschall» en voz baja a medida que más *Fallschirmjäger* conseguían unirse a ellos.

El tercer lanzamiento se produjo en los alrededores de la antigua ciudad de Heraclión y no resultó mucho mejor. Se produjo todavía más tarde, y la llegada no tuvo lugar hasta las 17.30. Una vez más, los aterrizajes fueron muy dispersos, muchos paracaidistas resultaron muertos en el descenso, y aquí las baterías antiaéreas ligeras Bofors tuvieron más éxito contra los pesados Ju 52. A las siete de la tarde seguían llegando transportes aéreos, momento en el cual se vio a no menos de ocho de ellos caer envueltos en llamas al mismo tiempo. Y lo mismo que en Rétino, el contraataque de los defensores en torno al aeropuerto fue rápido, decidido y muy eficaz.

Otro grupo de *Fallschirmjäger* había sido lanzado al oeste de la ciudad, y, cuando se hizo de noche, trataron de asaltar las imponentes murallas de Heraclión por la puerta de Canea. Una vez más, la ciudad se había dejado en manos de los cretenses y de las tropas griegas. A continuación, tuvo lugar una furiosa refriega cuerpo a cuerpo; los alemanes lograron penetrar en la ciudad pero, finalmente, se vieron forzados a retroceder por falta de munición y con un número creciente de bajas; las balas se agotan con rapidez cuando un cargador no tiene más de tres segundos de tiempo de disparo.

Cuando la noche cayó sobre Creta como un sudario, parecía evidente para la mayoría que el asalto de las tropas aerotransportadas había resultado ser un costoso fracaso, pero una de las

características más asombrosas de este combate fue su naturaleza confusa, y fue esta confusión o, más bien, la niebla de guerra, la que tuvo la última palabra.

Desde luego, el hecho de que el coronel Howard Kippenberger, un comandante de brigada, hubiera estado activamente implicado en la refriega y matado a un hombre de un tiro en la cabeza a escasos metros, dice mucho sobre la naturaleza de la batalla de ese día. Incluso cuando tenían lugar a plena luz del día, los lanzamientos desde el aire rara vez eran tan precisos como hubieran querido los que planeaban los ataques. En consecuencia, los usos y prácticas habituales de la infantería no se aplicaban, pues los paracaidistas aterrizaban en lugares muy diversos, en ocasiones a varios kilómetros de distancia de los defensores y, en otros casos, literalmente encima. Resultaba desorientador para todos los implicados: los defensores nunca sabían a ciencia cierta si, detrás de cada cactus u olivo, podría haber un *Fallschirmjäger* espiando, mientras que los atacantes tenían que averiguar dónde estaban y la mayor parte de las veces acababan combatiendo junto a camaradas que no conocían.

En ningún lugar la confusión fue mayor que en el sector de los neozelandeses en torno a Canea, Galatás y Máleme. La 22.ª Brigada defendía Máleme y la determinante colina 107, que dominaba el aeropuerto. Los *Fallschirmjäger* del Regimiento Tormenta, que había aterrizado allí, habían sido atacados con dureza: los neozelandeses habían recibido la orden de apuntar a los pies de los paracaidistas debido a la engañosa rapidez de su descenso y muchos habían muerto antes de llegar al suelo. Varios comandantes habían resultado muertos o heridos, lo cual aumentó todavía más la posterior confusión; en un batallón del Regimiento Tormenta murieron no menos de dieciséis oficiales y siete fueron heridos. Los atacantes también se sorprendieron al verse atacados por grupos de cretenses entre los que había mujeres y niños; cerca del pequeño puerto de Kastelli Kissamou, al oeste de Máleme, cincuenta y tres de los setenta y dos *Fallschirmjäger* murieron a manos de la población local, y el resto cayeron prisioneros. Muchos de los cadáveres fueron descuartizados por esta gente, armada, en su mayor parte, solo con hachas y palas.

En torno a Galatás y el valle de la Prisión, la naturaleza confusa de la lucha continuó durante todo el día. Por desgracia para los defensores, los alemanes habían conseguido capturar la propia

prisión. Los hombres de Kippenberger habían tomado posiciones alrededor y sobre el valle, en lugar de defender el edificio de la prisión, y su captura proporcionó a los paracaidistas una base segura y una fuente de agua. Sin embargo, los defensores seguían manteniendo el control de la zona, y la ocupación alemana de la prisión no habría tenido efecto alguno si los *Fallschirmjäger* no hubieran podido recibir refuerzos.

Los alemanes no habían conseguido ninguno de sus objetivos: ni Canea, ni Máleme, ni siquiera el diminuto puerto de Kastelli Kissamou. El primer día habían caído, en total, 1 856 *Fallschirmjäger*, un número muy elevado de la fuerza atacante. Muchos más habían sido heridos, de modo que el número de bajas de ese día estaba en torno a 4 000 de los 14 000 paracaidistas disponibles para toda la operación. En Atenas, tal como aseguraban los informes parciales, al general Löhr le resultaba evidente que la Operación Mercurio había fracasado y tendría que ser abortada.

Que no fuera así se debió, en gran medida, a la incapacidad de los defensores para comunicarse adecuadamente entre ellos. Al igual que en Francia en mayo de 1940, los alemanes cortaron las líneas de los teléfonos de campaña, los mensajeros no podían cruzar las zonas de combate, y el coronel Leslie Andrew, comandante de Máleme, seguía sin tener ni la menor idea de lo que sucedía. Su petición de ayuda al batallón vecino fue rechazada por el coronel James Hargest, comandante de la 5.ª Brigada, y, en cuanto empezó a hacerse de noche, Andrew no tuvo otra opción que retirarse.

Los hostigados y maltrechos *Fallschirmjäger* emplazados en torno a Máleme y la colina 107 se habían estado preparando para un gran contraataque británico que nunca llegó. El coronel Andrew nunca recibió los refuerzos que tan urgentemente necesitaba. Si un solo batallón, tal vez incluso solo una compañía, hubiera venido en ayuda del coronel Andrew, las cosas podrían haber resultado de forma muy distinta.

Cerca del campo de aterrizaje al este de Rétino, los paracaidistas del mayor Kroh atacaron colina arriba, a través de los viñedos, bajo la luz grisácea de las primeras luces del alba. Estaban agotados, hambrientos y sedientos, y no sabían que el comandante australiano, el coronel Campbell, consciente de que la colina era el objetivo clave de los alemanes, había movilizado a todas sus

reservas para reforzar la posición, entre ellas los dos regimientos griegos, uno por cada flanco. Martin Pöppel y su camaradas quedaron muy pronto fijados por el intenso fuego aliado. Vio a un *Oberjäger* que sostenía sus intestinos con sus propias manos y se apresuró a acercarse, pero el hombre le dijo que siguiera adelante y que volviera a ayudarlo más tarde. «No vale la pena —comentó Pöppel—. La gente está cayendo por doquier a nuestro alrededor, y solo se oyen sus gemidos y sus gritos de dolor. Nos vemos obligados a retirarnos de esta colina sangrienta sin haber conseguido nuestro objetivo».[9] Mientras retrocedían, se pusieron a cubierto en la ladera opuesta y luego ocuparon una casa aislada, en la que tendieron a los heridos para que recibieran atención médica. El resto se repartió por una carretera y en una hondonada poco profunda. Eran solo unos treinta hombres. A continuación se entabló un acalorado debate. ¿Debían rendirse? «Desde luego que no», gruñó un sargento. Instantes después, oyeron los vehículos y las voces de los británicos. Esperaron agachados a que estos pasaran y luego echaron a correr cuesta abajo por la carretera de la costa mientras se desprendían de todo lo que no fueran armas, municiones y otros artículos esenciales.

Finalmente, se detuvieron en otra hondonada. No había ni rastro del mayor Kroh. Otro oficial, el teniente Anton von Roon, empezó a organizar otro grupo de batalla con los restos de la unidad destrozada. Un amigo le pasó a Pöppel un anhelado cigarrillo. «Cansados y desalentados —escribió—, nos sentamos con la cabeza gacha».[10] Cortos de munición, con la mayoría de sus camaradas muertos o heridos, y casi sin comunicaciones, las posibilidades de revertir esta situación desesperada se presentaban realmente sombrías.

Pero, aunque a los *Fallschirmjäger* rodeados de enemigos en las cercanías de Rétino y Heraclión les resultaba difícil imaginar una salida, las noticias eran mejores en el extremo occidental de la isla. En la Grecia continental, el general Kurt Student seguía recibiendo presiones para abortar la operación y era del todo consciente de que, a menos de que fuera capaz de empezar a desembarcar la 5.ª División de Montaña (la *Gebirgsdivision,* cuyos soldados eran conocidos como *Gebirgsjäger)* al final de ese segundo día, todo habría terminado. Mandando al diablo la cautela, ordenó a alguien de su Estado Mayor, un piloto, que volara a Creta, que aterrizara y que volviera a despegar en la parte oc-

cidental de Máleme. Esto fue lo que hizo, y aunque informó de algunos disparos poco importantes, ninguno de ellos había sido directo. Esto proporcionó a Student la información que necesitaba: el lado occidental de Máleme, sea como fuere, ya no estaba defendido. De inmediato, ordenó a sus tropas de reserva, al mando del coronel Gerhard Ramcke, que despegaran y saltaran al oeste de Máleme, así como que otras dos compañías saltaran al este del aeropuerto; también ordenó a los *Gebirgsjäger* que estuvieran listos para volar a Creta en cuanto se les ordenase.

Pese a que el 28.º Batallón maorí masacró a los paracaidistas lanzados al este de Máleme, hacia las cinco de la tarde, las primeras unidades de *Gebirgsjäger* tomaban tierra en Máleme. Fueron derribados o se estrellaron veinte Ju 52, pero los aterrizajes prosiguieron: descarga de soldados, nuevo despegue y luego más aterrizajes y desembarco de soldados entre los restos de aviones derribados. En un momento dado, los aviones aterrizaban y los hombres saltaban a tierra en solo unos setenta segundos. Cuando, durante las primeras horas de la mañana del 22 de mayo, se produjo finalmente el contraataque, se enfrentó a tropas de montaña bien armadas y a paracaidistas que habían recuperado la moral. En consecuencia, el contraataque fracasó.

El coronel Kippenberger y sus hombres, que seguían ocupando los alrededores de Galatás, resistían bastante mejor, y un ataque concentrado de los *Fallschirmjäger* en el valle de la Prisión fue rechazado de nuevo, pero no por los neozelandeses, sino por una muchedumbre de cretenses conducidos por un oficial británico de la Misión Militar. Más tarde, el batallón «mixto» de Kippenberger, formado por tropas reunidas a toda prisa antes de que empezara la invasión, encontró otros cuarenta paracaidistas alemanes en la villa de Agio Goannino, donde «casi todos fueron eliminados».[11] Kippenberger se dio cuenta de que la mayoría de los alemanes con los que se encontraban estaban armados solo con subfusiles, los MP40, o «Schmeisser», como eran conocidos por los británicos. Eran armas que tenían un alcance efectivo de poco más de 70 metros y eran mejores para distancias de 30 metros o menos. Y, aunque los alemanes también disponían de algunos morteros ligeros y ametralladoras, en realidad no había ninguna razón objetiva para creer que soldados armados con rifles y ametralladoras Bren, que eran letales a más de 350 metros, pudieran perder frente a aquellos.



Fallschirmjäger lanzándose sobre Creta mientras un Ju 52 cae en llamas.

Ni habría sucedido, si la Creforce solo hubiera tenido que enfrentarse a las unidades de *Fallschirmjäger*. Martin Pöppel y sus camaradas en Rétino habrían sido arrasados con prontitud, al igual que las unidades de paracaidistas alemanes de Heraclión. Sin embargo, por desgracia para los defensores, la situación era ahora mucho más complicada, ya que estaban desembarcando en Máleme muchas más tropas de refuerzo. Los *Gebirgsjäger* estaban equipados, sobre todo, con rifles, ametralladoras, morteros e incluso pequeñas piezas de artillería. Después de que los alemanes hubieran estado al borde de la derrota, Freyberg y sus comandantes superiores le habían concedido al enemigo una tabla de salvación que los alemanes, gracias a su entrenamiento y determinación, habían aprovechado de inmediato. De pronto, la defensa aliada de Creta se empezó a desmoronar. De todos los fracasos a los que Gran Bretaña había hecho frente hasta ese momento en la guerra, este fue sin duda el más innecesario e imperdonable.

El día 23, Freyberg ordenó a sus fuerzas que se replegaran a una nueva línea en torno a Galatás, mientras que más refuerzos alemanes seguían aterrizando en Máleme y llegaban más paracaidistas a las inmediaciones de Heraclión. Cuando llegó la RAF y bombardeó Máleme, destruyó veinticuatro importantísimos Ju

52, pero, en lo que se refería a salvar Creta, era demasiado poco, demasiado tarde. El día 26, se rompió la línea Canea-Galatás, y los defensores retrocedieron todavía más. «Las noticias de todas partes —escribió Kippenberger— dejaban claro que el final estaba cerca, y yo me sentí descaradamente complacido la tarde en que llegaron las órdenes de emprender la marcha por las montañas hasta Sfakiá, donde habríamos de embarcar».[12]

En realidad, la orden de evacuación no llegó hasta el día siguiente, el 27, y, aunque los defensores sintieron alivio al abandonar la isla, el almirante Cunningham, cuya Flota Mediterránea tendría que realizar este último milagro, no estaba nada contento. Sin embargo, muchos de sus barcos estaban ya en la zona. De hecho, el esfuerzo alemán para reforzar la invasión por mar había sido rápidamente interceptado por las fuerzas de ABC y hundido en su mayor parte. Un batallón de tropas de montaña alemanas que navegaba en veleros tradicionales griegos resultó barrido casi en su totalidad.

No obstante, la Luftwaffe contraatacó, y el 22 de mayo hundió dos cruceros, el *Gloucester* y el *Fiji*, junto con cuatro destructores, mientras que dos acorazados y dos cruceros más resultaron dañados. Entre los que llevaron a cabo los ataques se encontraba Helmut Mahlke, con su ala de Stuka, que se había trasladado a Grecia desde Sicilia ese mismo día y sumado a los disgustos del almirante Cunnigham el hundimiento de un mercante en la bahía de Suda.

Las pérdidas navales, en especial, eran duros golpes para los británicos. En su oficina de Alejandría, cerca de la sala de guerra donde se trazaban cuidadosamente todos los movimientos de sus barcos, Cunningham seguía los acontecimientos con gran pesadumbre. «Llegué a temer el sonido del teléfono, las llamadas a la puerta —señaló— y la llegada de cada nuevo mensaje».[13] Esa noche, el 22 de mayo, había mandado un mensaje a todos sus barcos en el mar: «Aguantad hasta el final. La Armada no puede desentenderse del Ejército. No se puede permitir que ninguna fuerza enemiga alcance Creta por mar».

Y no la alcanzaron, pero, tristemente para ABC y sus hombres, sus valientes esfuerzos no sirvieron de nada. Ahora, poco menos de una semana más tarde, tenían que tratar de rescatar a la Creforce con la Luftwaffe dominando los cielos. Sfakiá era poco



La evacuación de Creta le costó cara a la Flota del Mediterráneo. Aquí el HMS *Jackal* sometido al fuego enemigo.

más que un pequeño puerto de pescadores al sur de la montañosa isla, y una evacuación desde allí iba a ser, sin ninguna duda, difícil, con la complicación añadida de la situación de grave agotamiento en que se encontraban muchos de los hombres, tanto los que iban a ser evacuados como las tripulaciones que tenían que llevar a cabo la tarea. «La verdad es que no estábamos en una situación favorable para evacuar a unos 22 000 soldados —escribió, quedándose corto, Cunningham—, la mayoría, desde una playa abierta, en las narices de la Luftwaffe. Pero no había otra alternativa».[14] Se puso en marcha un plan a toda prisa. Las tropas de Canea y de alrededor de la bahía de Suda marcharían hacia el sur, a través de las montañas, mientras que una fuerza de bloqueo contendría al enemigo. Estas tropas serían evacuadas desde Sfakiá. Los de Rétino embarcarían, o eso se esperaba, en la bahía de Plaka, cerca de la ciudad, mientras que una nueva evacuación se llevaría a cabo en una sola noche desde Heraclión. Al final, no pudieron llegar a Rétino, y los australianos que estaban allí o bien se la jugaron huyendo hacia las montañas, o bien se rindieron. Esto último fue lo que hicieron más de setecientos. En Heraclión,

la evacuación tuvo más éxito, y en la noche del 28 al 29 de mayo, 4000 soldados fueron evacuados de la isla de una sola vez, sin luces y sin alertar al enemigo. Fue una pequeña gran hazaña.

En total, fueron evacuados sin riesgo unos 16500 hombres, entre ellos el coronel Kippenberger. Para todos los implicados fue un golpe devastador, sobre todo porque muchos compañeros habían tenido que quedarse como retaguardia en la isla para cubrir la salida. Uno de sus compañeros comandantes de brigada, Jim Burrows, había elegido voluntariamente quedarse y ponerse al mando de los neozelandeses. «Hablé con toda la convicción que pude a los de la retaguardia —escribió Kippenberger—, le estreché la mano a Jim, y me fui muy apesadumbrado».[15] Después de recorrer como pudieron varios kilómetros hasta la playa, Kippenberger y sus hombres pudieron subir a bordo del destructor australiano *Napier* y llegaron sanos y salvos a Alejandría al día siguiente.

Creta se rindió a las nueve de la mañana del 1 de junio. Aunque quedaron atrás unos cinco mil soldados británicos y de la Commonwealth, y se produjeron alrededor de tres mil quinientas bajas, una vez más, el grueso de las fuerzas británicas había escapado. Las pérdidas navales habían sido graves para los británicos, y, sobre todo, para ABC.[16] Tres cruceros y seis destructores resultaron hundidos, y otros dieciséis barcos dañados, algunos de gravedad. Con ellos se habían perdido más de dos mil vidas. «Una vez más —escribió Cunningham— hemos tenido que aceptar que la Armada y el Ejército no pudieron compensar la falta de fuerzas aéreas». Había algo de cierto en ello, y consideraba, no sin razón, que tres escuadrones de cazas de largo alcance podrían haber salvado Creta. Y una pequeña dotación de aparatos de radio también habría ayudado.

Pero las pérdidas de los alemanes habían sido aún peores. En Rétino, Martin Pöppel pasó el día de la victoria ayudando a enterrar a los muertos. «Pusimos cruces con nombres y fechas —escribió—, pero ¿de qué les sirven las cruces a nuestros camaradas? Muchachos jóvenes como nosotros, alegres y felices en Tanagra hace tan poco tiempo. Ahora yacen allí, lejos de sus hogares».[17] Los *Fallschirmjäger*, que estaban entre las mejores tropas de la Wehrmacht, habían perdido alrededor de 6000 hombres, más de la mitad de los que se habían lanzado en paracaídas. Estas muertes fueron catastróficas para una de las fuerzas de punta de lanza

más apreciadas por Hitler, y una experiencia aleccionadora para cualquier militar que afirmase que las operaciones aerotransportadas eran una especie de panacea. Tal vez, y esto era todavía más grave, las pérdidas de aviones de transporte también habían sido tremendas: 143 habían sido destruidos y 8 habían desaparecido, mientras que otros 120 habían quedado seriamente dañados y 85 más con desperfectos menores. Además, se habían perdido más de 50 bombarderos y cazas.

A tres semanas del lanzamiento de la operación Barbarroja, lo que más afectaría a Alemania era la pérdida de los aviones de transporte. Habían ganado Grecia y Creta, pero la cuestión era si había valido la pena.

Capítulo 46

Calor de pleno verano

Para buena parte del mundo, la última victoria de Alemania en Creta, sobre todo cuando los defensores británicos parecían tener todos los ases en la mano, no hizo más que aumentar la sensación de que los alemanes eran militarmente invencibles. La propaganda alemana se aseguraba de mostrar que poseía unas Fuerzas Armadas modernas, mecanizadas e imparables: el noticiario filmado *Die Deutsche Wochenschau* mostraba Stukas en picado, columnas de Panzers y carros blindados, y tropas que disparaban potentes ametralladoras. Los cañones machacaban posiciones enemigas, de igual manera que la imaginería del poderío militar machacaba a los espectadores. De pronto, el fracaso de la Luftwaffe en la batalla de Inglaterra era solo un recuerdo lejano. La Alemania nazi regresaba en todo su esplendor haciendo lo que mejor sabía hacer: derrotar a un país detrás de otro con una fuerza aérea y terrestre avasalladora.

Sin embargo, había menos metraje de la decisiva guerra en el mar, donde Alemania no lo estaba haciendo tan bien, y no había nadie que cuestionara si las invasiones de los Balcanes y Creta tenían o no sentido estratégico. Tampoco lo harían cuando Barbarroja permanecía en secreto.

Pero la cuestión seguía siendo que, salvo la asombrosa victoria contra Francia, la aplastante derrota de una serie de oponentes más débiles enmascaraba los enormes desafíos a los que todavía se enfrentaba Alemania. Los británicos habían sido derrotados en Flandes, en Grecia y en Creta, y se le había dado un buen puñetazo en la nariz en Libia, pero en la medida que los convoyes y los suministros seguían moviéndose por los océanos, el Ejército británico se hacía más fuerte con cada día que pasaba, y lo mismo sucedía con su fuerza aérea. Gran Bretaña no solo seguía combatiendo en la guerra, sino que la amenaza que representaba para Alemania, lejos de reducirse, era cada vez mayor.

De hecho, la *Blitzkrieg* ocultaba al mundo las endebles bases sobre las que se asentaban las victorias alemanas. Debido a las carencias crónicas de recursos, y dado que Gran Bretaña seguía aún en la guerra, la invasión de la Unión Soviética era la única oportunidad de remediar la situación. Y nada que no fuera una victoria total serviría. Pero, pese a la confianza alemana, esa era una empresa de mucho calado porque el modo de hacer la guerra de Alemania estaba basado en un alcance operativo comparativamente pequeño, que funcionaba con eficacia en países tales como Noruega, Grecia o incluso Francia, pero que sería puesto a prueba de verdad en las vastas extensiones de la Unión Soviética.

En los Balcanes, la Wehrmacht había demostrado una versión más refinada de las tácticas *Bewegungskrieg* empleadas en Francia, y, sin duda, el 12.° Ejército, utilizado en Yugoslavia y Grecia, estaba, en proporción, más mecanizado que cualquier otro ejército alemán de 1940. Sin embargo, para Barbarroja, el número de unidades del todo mecanizadas seguía siendo alarmantemente bajo: las divisiones Panzer habían aumentado a más del doble, hasta llegar a veintiuna, y las divisiones motorizadas hasta trece, pero eso sumaba solo treinta y tres de un ejército ampliado de más de doscientas divisiones.

Tampoco todas esas divisiones estaban disponibles para Barbarroja. Pese a los temores de Mussolini y Ciano, se acordó que la ocupación de Grecia recaería en gran parte sobre los italianos (aunque las fuerzas alemanas seguirían en Creta), pero, en todos los demás países que había invadido, Alemania mantenía fuerzas de ocupación: en la zona ocupada de Francia, en los Países Bajos, en Dinamarca y en Noruega, así como en el Gran Reich. Por otra parte, estaban también las crecientes demandas del escenario del Norte de África que, sin duda, exigían motorización y constituían una sangría más para el parque de vehículos del general Adolf von Schell. Esto significaba que, en lugar de veintiuna divisiones Panzer disponibles para la Unión Soviética, había solo diecisiete, es decir, solo siete más que las que habían sido empleadas en Francia para un país que tenía treinta y siete veces su extensión.

La clave del éxito de la *Bewegungskrieg* era la avasalladora fuerza en los principales puntos de ataque combinada con la velocidad de las operaciones. El problema era que esta combinación de fuerza y velocidad solo se podía mantener, de hecho, en una distancia en torno a los 450 kilómetros, con un máximo de 800 como límite absoluto.

La supervisión del plan a nivel operativo para Barbarroja estaba a cargo del general Halder, jefe del Estado Mayor del ejército, que era muy consciente del alcance operativo de Alemania y por eso basó el plan de ataque en desbaratar la resistencia soviética con rapidez y en la asunción de que el Ejército Rojo se desmoronaría a consecuencia del golpe inicial. Eso conllevaba asumir también una serie de premisas, quizá la más importante de ellas que se podría destruir al Ejército Rojo cerca de su frontera occidental, es decir, a lo largo de la línea de los ríos Dniéper y Dviná, que corren en dirección norte-sur a unos 500 kilómetros de la frontera germano-polaca y, por lo tanto, dentro del alcance operativo alemán. De modo que Adolf von Schell estaba obligado a crear un complicado sistema de depósitos y parques de vehículos para suministrar combustible a las divisiones Panzer y motorizadas durante toda esa distancia. El peligro, del que Halder tenía plena consciencia, eran los retrasos por falta de suministros; no era cuestión de abrir una brecha y luego tener que detenerse, porque entonces el Ejército Rojo podría retroceder y reorganizarse; a diferencia del ejército francés, el soviético tenía miles de kilómetros para poder hacerlo. Y, también a diferencia de Francia, la Unión Soviética tenía una reserva prácticamente ilimitada de hombres a los que alistar. Los informes alemanes más recientes sugerían que el Ejército Rojo tenía más de 170 divisiones y un amplio arsenal de armas y tanques. Estos informes, como de costumbre, eran erróneos: los rusos tenían más de 303 divisiones, con 4,7 millones de hombres uniformados y muchos más a la espera de ser llamados a filas.

La clave era destruir buena parte del Ejército Rojo con la mayor rapidez posible, hasta el punto de que fuera incapaz de ofrecer más resistencia. «¡Velocidad! ¡Sin paradas!», anotó Halder en su diario, haciéndose eco del mantra de Guderian durante el pasado mayo.[1] «La operación continua depende del transporte motorizado». Algunos días más tarde agregó: «Los vehículos motorizados deben lograrlo todo».[2]

Se ha argumentado repetidas veces que el retraso de Barbarroja no se debió a las campañas en los Balcanes, el Norte de África y Creta, sino que tuvo que ver, más bien, con esperar a que se fabricaran los camiones necesarios. También se ha señalado que el ejército alemán se benefició del gran número de camiones británicos capturados en Grecia. En cualquier caso, las campañas

también habían consumido una gran cantidad de valiosísimo combustible. La campaña de los Balcanes, tal como destacó el general Georg Thomas en abril en una reunión del Departamento de Economía de Guerra, había afectado a la situación del combustible «debido a las cantidades adicionales que había requerido del Reich para esas empresas»; cantidades que luego no pudieron emplearse en el Este.[3]

El combustible, o la carencia del mismo, suponía un continuo problema que, hasta el momento, Alemania no había conseguido resolver. Después de haber saqueado las reservas de los territorios conquistados, el único medio de conseguir el crudo necesario era extraerlo de los campos petrolíferos de Ploesti y trasladarlo por ferrocarril. La única alternativa era el combustible sintético a partir de un proceso pionero, desarrollado en Alemania durante la última guerra mundial, que consistía en gasificar carbón o convertir una mezcla de monóxido de carbono e hidrocarburos líquidos. De cualquier modo, ambos procesos necesitaban carbón, lo cual significaba que este no podría utilizarse en la fabricación de acero y en otros procesos industriales.

La producción de combustible sintético en Alemania la dirigía Carl Krauch, presidente del consejo de dirección de IG Farben, el gran conglomerado industrial de empresas químicas, que detentaba el cargo de plenipotenciario para las Cuestiones Especiales de la Producción Química. A finales de 1940, Krauch había iniciado el proceso de aumentar drásticamente la producción de combustible sintético para la aviación, mediante la ampliación de las tres plantas existentes y la creación de una cuarta instalación en la pequeña ciudad polaca de Auschwitz, que contaba con buenas conexiones ferroviarias. Esta planta, destinada a producir todo tipo de combustibles sintéticos, entre ellos el metanol, usado como combustible para la aviación y para fabricar explosivos, se diseñó sobre un área de ocho por tres kilómetros, con un asombroso presupuesto de 776 millones de *Reichsmarks*, es decir, alrededor de 6725 millones de euros actuales. A pesar de la enorme inversión, esta nueva planta tardaría algún tiempo en dar sus frutos. Las fábricas de esta envergadura no se construían de la noche a la mañana, ni siquiera en cuestión de meses, al menos no en el Tercer Reich. Otra alternativa era usar gas, y el general Von Schell calculó que en mayo tenían alrededor de 65 000 vehículos impulsados por generadores de gas. En resumen: a menos que los

alemanes derrotaran rápidamente a la Unión Soviética y luego fueran capaces de explotar los campos de petróleo de Bakú, en el Cáucaso, la escasez de combustible no haría más que empeorar, por mucho que se construyeran fábricas de tecnología avanzada en Auschwitz. Sin embargo, dado que, incluso si conseguía llegar hasta allí, Alemania no disponía de los medios para transportar el petróleo, todas estas elucubraciones no eran más que pura teoría. Sin oleoductos y sin transporte marítimo, el petróleo de Bakú se quedaría, tentador, donde estaba, y eso si el Ejército Rojo no lo destruía antes de que los alemanes pudieran apoderarse de él.

Aunque está fuera de toda duda que las distracciones en los Balcanes, Grecia y el Norte de África consumieron un combustible que Alemania a duras penas se podía permitir, esas campañas minaron otro suministro crucial cuando ya se vislumbraba Barbarroja. El general Von Schell había tratado valientemente de reducir el número de tipos diferentes de vehículos motorizados, pero el botín capturado en las últimas campañas había añadido nuevos modelos al parque automotor. El problema era que todos los vehículos necesitaban repuestos, y cada modelo requería repuestos diferentes. Como Halder seguía insistiendo en la importancia de los camiones para mantener la velocidad necesaria en una *Blitzkrieg* en la Unión Soviética, la creación de una amplia reserva de repuestos era, sin duda, de suma importancia. «La campaña de los Balcanes —escribió Von Schell— dejó un enorme agujero en la reserva de suministros, porque los vehículos de las tropas motorizadas que tomaron parte en ella padecieron mucho debido al terreno montañoso, y habían tenido que ser reequipados en el plazo de cuatro semanas para la acción en el Este».[4]

La verdad era que los mismos problemas seculares que habían atormentado primero a Prusia y luego a Alemania no se habían resuelto: la carencia de recursos naturales y el aislamiento geográfico con respecto a las rutas marítimas del mundo implicaban que el Reich tenía que evitar a toda costa los conflictos largos de desgaste. El botín reunido en las primeras victorias les había dado un respiro a corto plazo y poco más, por eso, a mediados del verano de 1941, Alemania se estaba quedando sin todo tipo de materiales, e incluso comenzaba a andar corta en cuanto a recursos humanos. En ese momento había 7,3 millones de hombres en la Wehrmacht, entre ellos adolescentes, que representaban alrededor de 660 000 reclutas al año, pero eso era todo en lo referente

a jóvenes entrenados en edad militar; en junio de 1941 empezó a rascarse el fondo del barril de los recursos humanos, y, debido a que Barbarroja era otro «doble o nada» más, una apuesta del todo por el todo, los mejores recursos disponibles que no estaban ya comprometidos en acciones en curso, como el Norte de África y el Mediterráneo, se destinaron al asalto inicial contra la Unión Soviética. Los reservistas del ejército sumaban 385 000 hombres. Dado que los encargados de planificar calculaban que las bajas rondarían los 275 000 durante las «batallas fronterizas» y posiblemente otros 200 000 más en septiembre, el suministro de reservistas entrenados quedaría agotado para octubre. No estaba mal, siempre y cuando la batalla concluyera tan rápidamente como se esperaba y todo fuera conforme a las expectativas.

La producción de armas pequeñas (rifles, ametralladoras, y otras por el estilo), así como de tanques y piezas de artillería, se había incrementado notablemente y, gracias al gran impulso para producir munición que Hitler había propiciado el año anterior, ahora había un enorme arsenal. Esto permitió redirigir hacia otros sectores las adjudicaciones de acero que antes se habían destinado a munición. Era un ineficiente desperdicio de fábricas y maquinaria, pero permitió un radical aumento de armamentos, así como de tanques. Sin embargo, la producción de Panzer no era realmente eficiente. No había factorías gigantescas como la planeada por IG Farben en Auschwitz; más bien se estaban produciendo en lo que los británicos llamarían «fábricas paralelas»* por todo el Reich, en las fábricas de Alkett y Daimler-Benz, en Berlín, por ejemplo, o de MAN, en Nuremberg. La dispersión no era buena para las economías de escala y significaba que había que enviar los materiales por toda Alemania; pero usando las plantas existentes y ampliando esas fábricas, al menos se podía aumentar rápidamente la capacidad de producción. También tuvo su importancia el creciente miedo a la RAF; la dispersión se consideró un importante factor disuasorio, y, a pesar de las terribles críticas que se han lanzado sobre el Mando de Bombardeo de la RAF desde ese momento, sus esfuerzos de bombardeo, aunque

* Fábricas paralelas es como los británicos denominaron a las fábricas operadas por trabajadores expertos de la industria del motor. Estas fábricas solían funcionar de forma paralela, o «a la sombra» (de ahí su nombre en inglés, *Shadow Factories),* de alguna fábrica de automóviles. *(N. del T.)*

no demasiado precisos, fueron determinantes para los temores de los alemanes y afectaron tanto a la manera en que se defendió el Reich como a su producción de material bélico.

En la primera mitad de 1941, estas fábricas producían unos 140 Panzer Mk III al mes, cada uno de ellos armado con un cañón de 50 mm, una cifra que aumentaba de forma constante, y alrededor de 30 Mk IV con un cañón de 75 mm.[5] Sin embargo, esto significaba que, aunque la Wermacht tenía cerca de 3 000 tanques en junio de 1941, solo 1 600 del total eran Panzer Mk III y IV.

Una nueva carestía preocupaba cada vez más: la de alimentos y la de piensos para animales. La cosecha de 1940 no había sido buena, y la escasez de mano de obra en el Reich era tan aguda que se habían traído prisioneros polacos para que ayudaran en las labores del campo. Tampoco los territorios ocupados resolvieron, ni remotamente, el problema, porque, aunque a Alemania le había faltado tiempo para exigirles grandes cantidades de productos agrícolas, todos estos países, tanto Francia como Holanda o cualquiera de los otros, dependían, al igual que Alemania, de la importación de alimentos; Noruega, por ejemplo, importaba el 57 por ciento de sus alimentos, importaciones ahora interrumpidas por el bloqueo británico, que estaba en pie contra todos los países ocupados desde el pasado agosto.[6] En el verano de 1941, la situación comenzó a empeorar. El racionamiento era riguroso en Alemania y considerablemente más duro .que en Gran Bretaña, que, en comparación, nadaba en la abundancia. El petróleo no era el único combustible que necesitaba el ejército; Barbarroja iba a necesitar no solo alimento para más de tres millones de hombres, sino también forraje para unos 600 000 caballos.

La batalla por la producción de Herbert Backe no había cosechado el éxito esperado, pero se esperaba que la invasión de la Unión Soviética resolviera un buen número de los problemas de escasez. De hecho, la necesidad de alimentos era una de las fuerzas impulsoras de los planes de Hitler para el *Lebensraum* en el Este. Pero Backe era consciente de que, a pesar de las ingentes cosechas de cereales que se recogían cada año en Ucrania, solo se exportaba una pequeña cantidad sobrante. El resto se utilizaba para alimentar a la población urbana, que había crecido en cerca de 30 millones desde la revolución de 1917. Sin embargo, había una solución que Backe propuso ahora y que, en lo que a él le concer-

nía, mataba dos pájaros de un tiro. Como hombre imbuido de la misma retorcida ideología racial que el Führer, Backe veía la guerra no solo como una batalla por los recursos sino también como una lucha entre razas. Lo que Backe proponía era, simplemente, desviar alimentos de las ciudades rusas directamente a Alemania y a la Wehrmacht.

En una reunión convocada por el general Georg Thomas, el 2 de mayo de 1941, se asumió, con toda tranquilidad, que la hambruna generalizada de millones de soviéticos era la única solución a la escasez de alimentos de Alemania. «La guerra solo puede seguir adelante si toda la Wehrmacht se alimenta de Rusia en el tercer año de la guerra», y así se registró en las actas con naturalidad. «Si tomamos todo lo que necesitamos del país, no cabe duda alguna de que morirán de hambre muchos millones de personas».[7] Esta asombrosa admisión sugiere que Thomas y sus colegas eran conscientes de que tenían elección, y todos eligieron salvar a Alemania. Para Thomas, era una cuestión de supervivencia, no de ideología; para Backe, ambas cosas. Las SS también estaban haciendo preparativos para exterminar a grandes cantidades de judíos y *Untermenschen*, pero el «Plan del Hambre», que causaría la muerte de «incontables millones», estaba siendo respaldado con absoluta frialdad por la Wehrmacht.[8] Al igual que las SS, sus líderes se estaban convirtiendo en arquitectos de un genocidio.

De hecho, Thomas, que era por instinto antinazi, se estaba convirtiendo en una especie de monstruo, y un despiadado pragmatismo estaba ahogando cualquier buen sentimiento que pudiera tener. A principios de año, había sido pesimista en relación al potencial de explotación del Este, que, en los medios nazis se estaba presentando como una panacea; era consciente, por ejemplo, de que cuando Alemania había ocupado Ucrania en 1917, había obtenido de ella pocos beneficios. Sin embargo, en mayo, había cambiado por completo de idea, al menos exteriormente, y comenzó a mostrarse partidario de las posibilidades de explotación que podían encontrarse en la Unión Soviética. Pese a todo, en un memorando privado del mes de junio, se mostró de nuevo más prudente. Rusia era, sin lugar a dudas, rica en materias primas y alimentos, pero, subrayaba, «tal como nos muestra la experiencia, un aumento realmente significativo solo puede darse a lo largo de un período de varios años».[9] Este, añadía, era especialmente el caso en el Este, debido a sus rudimentarias infraes-

tructuras. «En conclusión —agregó—, el problema central de la guerra de Alemania no puede evitarse en su totalidad mediante el acceso al territorio de la Unión Soviética. El alivio se daría solo en ciertas áreas y únicamente de manera parcial dentro de las mismas».

En otras palabras, Thomas sospechaba que Alemania estaba condenada al fracaso.

Capítulo 47

Potencial industrial

«La virtual entrada de Estados Unidos en la guerra, al lado de Inglaterra —escribió el general Thomas en junio de 1941—, tendrá como resultado, con toda probabilidad, que lo que tengamos por delante sea una guerra económica contra Alemania de duración indefinida».[1] Sin lugar a dudas, Thomas no era el único en el Tercer Reich que temía la amenaza acechante de Estados Unidos; Hitler también era muy consciente de ella. En la década de 1920, cuando Estados Unidos había sido el salvador de Alemania, todo parecía favorecer que ambos países pudieran llegar a ser aliados económicos e industriales en un previsible futuro, pero, después de Múnich, la retórica de Roosevelt contra los nazis no había dejado duda alguna a los alemanes sobre de qué lado se decantaban sus simpatías. A partir de los cambios en la Ley de Neutralidad de Estados Unidos, y del aumento de su producción de armamento por encargo del Reino Unido, la amenaza de Estados Unidos había aumentado de manera alarmante, pese a que las encuestas seguían demostrando que había pocas ganas de guerra entre el público norteamericano.

Esta era otra de las razones por las que Hitler necesitaba ganar la guerra rápidamente. También era la causa por la que Gran Bretaña seguía luchando: Estados Unidos, cuya potencia militar no hacía más que crecer, dispondría además de las islas británicas como inmejorable plataforma desde la que atacar al Gran Reich. Y Estados Unidos no solo poseía un vasto territorio, colmado del tipo de recursos con los que la Alemania nazi solo podía soñar, sino que también reunía las condiciones para convertirse en toda una potencia militar. «Los estadounidenses pueden fabricar en paz —diría el mariscal de campo Milch en una reunión de industriales alemanes—. Tienen comida en abundancia, disponen de suficientes trabajadores, pues todavía tienen cerca de cinco millones de desempleados y

no sufren bombardeos aéreos. La industria bélica estadounidense está magníficamente organizada por un hombre que realmente conoce su negocio, el señor Knudsen, de General Motors».[2]

Comparado con el caos y los enfrentamientos personales de la industria alemana de armamento —que resultaban evidentes sobre todo en la Luftwaffe— era cierto que el rearme de Estados Unidos experimentó pocos de los obstáculos que asediaban a la industria alemana, sin embargo, en junio de 1941, Bill Knudsen podría haber argumentado que tenía problemas de sobra. Nadie podía negar el potencial de rearme de Estados Unidos, pero un año después de haber dejado su puesto en GM y de responder a la llamada del presidente, a Knudsen le estaba costando que ese potencial se hiciera realidad.

De hecho, los problemas habían empezado a surgir en el otoño anterior, después de su trato con los fabricantes estadounidenses de automóviles para fabricar aviones. En muchos círculos de Washington y en varios medios de comunicación, se había arremetido contra Knudsen por permitir a las grandes empresas acaparar la mayoría de los contratos más importantes de defensa. No importó mucho que Knudsen destacara que eran esas grandes compañías las que tenían la capacidad y los recursos para cumplir con esos contratos, y tampoco importó la frecuencia con la que argumentó que todavía quedaba abundante trabajo para los pequeños subcontratistas; las críticas no cesaron.

Estaba claro que Knudsen contemplaba la situación desde el punto de vista de un hombre de negocios puro y duro; el capitalismo había sido muy útil para la industria automovilística estadounidense, y a él le habían dado instrucciones de aumentar exponencialmente la producción de armamento. Podía tolerar las críticas, porque le importaba un comino la política, pero que el presidente pudiera hacer lo mismo era harina de otro costal. Otro problema era que los fabricantes de coches seguían haciendo vehículos de motor para la venta comercial al tiempo que aceptaban los contratos de defensa. Esto, decían los críticos, era, sin duda alguna, una muestra de la actitud prepotente y codiciosa típica de los peces gordos de las grandes empresas. Estas críticas preocupaban al presidente, que llamó a Knudsen para que le explicara por qué seguía adelante la producción civil cuando la producción bélica en cadena era de vital importancia y los fabricantes de coches habían recibido millones de dólares para sacarla adelante.

Knudsen se lo explicó. La clave era mantener en marcha la producción de las fábricas. Si la producción de carácter civil se cerraba, las fábricas dejarían de producir durante meses. «Si están cerradas durante meses —respondió a FDR—, los fabricantes de herramientas se dispersarán».[3] Y si lo hicieran, resultaría muy difícil recuperarlos con celeridad. Lo que él proponía era lo siguiente: enterrar a los fabricantes de automóviles bajo pedidos de defensa, de una magnitud tres veces mayor de lo que pudieran atender con sus actuales instalaciones. Eso los mantendría ocupados y los obligaría a ampliar sus instalaciones; de ese modo podrían conservar a sus fabricantes de herramientas. El gobierno podría forzar a los fabricantes a que dejaran de fabricar automóviles civiles, pero no hasta que las nuevas instalaciones estuvieran en funcionamiento. Para tener éxito al obligarlos a pasarse a la fabricación militar, había que mantener la continuidad de la producción en sus fábricas.

Roosevelt aceptó estos argumentos; después de todo, Knudsen había sido contratado, en primer lugar, justo por este tipo de conocimientos sobre la industria. Sin embargo, estaba claro que la Comisión Asesora para la Defensa Nacional no estaba funcionando; sus instrucciones eran bastante imprecisas y su autoridad, demasiado indefinida. En diciembre, la CADN se disolvió y la sustituyó la Oficina de Gestión de la Producción (OGP). Knudsen fue nombrado director general junto con Sidney Hillman, que también había trabajado en la CADN. Roosevelt anunció que Knudsen llevaría las empresas estadounidenses, mientras que Hillman se haría cargo de los trabajadores. La OGP también sería un consejo de cuatro personas: Stimson y Knox, secretarios de Guerra y de Marina, acompañarían a Knudsen y Hillman. A todas las partes interesadas, aparte de Roosevelt, les pareció una especie de chapuza, pero, al menos, Knudsen trabajaba ahora desde una posición legal, a diferencia del papel que tenía en la CADN, que nunca había recibido ninguna autoridad formal.

En los meses que siguieron, los compromisos para el rearme de Estados Unidos fueron en aumento. El Préstamo y Arriendo no ayudó, porque, de pronto, los británicos hacían cada vez más pedidos, por lo que había que encontrar, de alguna manera, la capacidad para cumplirlos. Knudsen calculaba que los pedidos británicos estaban añadiendo un sesenta por ciento más de horas de mano de obra al programa original estadounidense de produc-

ción bélica. De repente, se enfrentaban a pedidos con un valor de 150 000 millones de dólares, pero la autorización de defensa del Congreso para el siguiente año solo contemplaba 10 000 millones. La verdad era que nadie, ni siquiera Bill Knudsen, sabía hasta dónde podía llegar el sector empresarial estadounidense, por eso, a principios del verano de 1941, esta ingente cantidad de contratos y mareantes cifras no eran otra cosa que un montón de números escritos sobre papel.

Una cosa era segura: el potencial estadounidense no llegaría a materializarse si los sindicatos continuaban alborotando de la manera en que lo estaban haciendo. Roosevelt había apelado en repetidas ocasiones a la unidad de objetivos, pero los sindicatos estadounidenses estaban acaparando el protagonismo, y la Ley de Condiciones de Trabajo Justas de 1938, en la que se había decretado que la semana laboral no podía exceder de 48 horas, acababa de entrar en vigor en octubre de 1940, justo cuando se planteó la demanda de un incremento masivo de la productividad. Los sindicatos estaban dispuestos a defender los derechos que acababan de conseguir. «La gran dificultad en este momento —comentó el *Saturday Evening Post*— estriba en conciliar nuestra recién estrenada política laboral nacional con los imperativos de un programa ilimitado de defensa nacional».[4] A esto se sumaba el COI, el Congreso de Organizaciones Industriales, que estaba dominado por los comunistas, resentidos por la implicación estadounidense en la producción de guerra, dado que ellos veían el conflicto como una lucha burguesa de la que Estados Unidos debía mantenerse al margen. Pero no todos los sindicatos estaban dominados por los comunistas, y, de hecho, el nuevo presidente del COI, Philip Murray, ni siquiera lo era; su primera preocupación era garantizar que una mayor cuota de los beneficios del auge de la defensa recayera en los afiliados del sindicato, así como asegurarse de que estos quedaran protegidos cuando dicho auge perdiera fuelle. De cualquier modo, una forma de hacer oír estas reivindicaciones y preocupaciones era declararse en huelga. Los primeros en hacerlo fueron los trabajadores de la fábrica de aviones de Vultee, en San Diego, en noviembre de 1940, y, acto seguido, las huelgas se propagaron como un incendio fuera de control. En marzo, hubo unas quince huelgas solo en las fábricas de aviones. Esta pérdida de horas de trabajo efectivas empezaba a afectar negativamente a la

capacidad estadounidense de rearmarse: Knudsen estimaba que la reducción de la producción bélica había sido de hasta el 25 por ciento. «Cuando me di cuenta de que en las horas perdidas se podrían haber producido motores y bombarderos, cañones, tanques o barcos —manifestó en el Club de Prensa Nacional—, rogué para que una guía divina nos imbuyera a todos de sentido común y que nos diéramos cuenta de que esto debía parar».[5] Sidney Hillman, el director laboral de la OGP, parecía incapaz de atajar el problema, y John L. Lewis, líder del sindicato Mineros Unidos (SMU), que tenía una rencilla personal con Hillman, empeoró la situación, ya que era un virulento aislacionista que alentaba a los mineros a ponerse en huelga sin cesar por asuntos como la paga o la pertenencia al sindicato. Hillman y Knudsen sugirieron la creación de una mesa de mediación de la defensa nacional con la que el presidente estuvo de acuerdo, pero nada cambió. El presidente tampoco quería adoptar ninguna medida radical; en lugar de ello, se permitió que la avalancha de huelgas siguiera su curso con la esperanza de que perdiera fuelle.

Pese a todo, la producción de armamento estaba aumentando, y, en concreto, el enorme incremento de la producción de maquinaria, un proceso que requirió alrededor de nueve meses, estaba a punto de surtir efecto. Con estas cruciales máquinas, de importancia absoluta en cualquier proceso industrial, la producción podía por fin acelerarse, incluso a pesar de los conflictos laborales continuados.

Sin embargo, las huelgas no afectaron a todos los ámbitos de la producción bélica. Los trabajadores de Henry Kaiser, por ejemplo, no mostraron inclinación alguna a la huelga; al contrario, más bien había colas para entrar en sus empresas. Trabajadores de alrededor de dieciséis sindicatos gremiales diferentes solicitaron trabajo y fueron contratados de inmediato, lo que constituía una de las razones por las que Kaiser había podido superar las previsiones sobre lo que su nuevo astillero de Richmond, en California, tardaría en construirse y en empezar a funcionar. Al contratar a muchos de los hombres clave que lo habían ayudado a construir su inmensa carretera y sus proyectos de presas y que entendían lo que era pensar a lo grande, consiguió terminar los cimientos de un nuevo astillero no en los seis meses previstos, sino en solo tres semanas. Se drenaron gigantescas cantidades de barro y fango y se sustituyeron por

rocas y grava, y luego se les agregó hormigón, al asombroso ritmo de 700 pilares diarios. Se construyeron siete rampas de botadura, cada una de ellas con una amplia zona de ensamblaje en la cabecera, donde se podían prefabricar secciones de un barco y luego trasladarlas hasta su lugar mediante gigantescas grúas.

Cyril Thompson había vuelto a Estados Unidos, esta vez en avión, para ver cómo avanzaban los proyectos y había quedado asombrado. «El progreso en California era impresionante —escribió—. Kaiser ha hecho su trabajo a lo grande».[6] En Portland, se estaba construyendo el segundo nuevo astillero casi con la misma rapidez que en Richmond. Por increíble que pueda parecer, la primera quilla se colocó en el astillero Todd-Kaiser el 14 de abril de 1941, mientras que, en el de Portland, sucedió el 24 de mayo. La transformación de ambos lugares, que pasaron de ser meros páramos a convertirse en ajetreados astilleros, fue en verdad asombrosa y una confirmación de que Thompson había acertado al elegir a Kaiser para que construyera los barcos que tan urgentemente necesitaba Gran Bretaña.

En este segundo viaje a Estados Unidos, Thompson había traído consigo los planos de su diseño más reciente de barco mercante, y, con la aprobación del Almirantazgo, estos fueron entregados a Gibbs & Cox, una empresa de arquitectos navales. El proyecto se puso en manos de William Gibbs, uno de los socios de la empresa, con la esperanza inicial de que, bajo su dirección, la compañía cerrara la brecha abierta por la carencia de departamentos de diseño y dibujo en los dos astilleros nuevos, pero, enseguida, también se hicieron cargo de la tarea de comprar todos los materiales necesarios para construir tanto los barcos como los motores. Bajo la dirección de Thompson, iban a producir un nuevo juego de planos, basados en el diseño original del barco, pero modificado para emplear la soldadura en lugar de remachado, para adecuarse a las prácticas de construcción de barcos en Estados Unidos. Se requería un trabajo mucho más detallado de lo que era habitual en los astilleros británicos. «En otras palabras —dijo Thompson—, no se dejó nada en absoluto para que se arreglara a última hora en el barco. Esta práctica ahorró un tiempo incalculable y muchas discusiones en los astilleros, donde los supervisores locales eran solo responsables de comprobar que se seguían con exactitud todos los planos».[7]

Cuando Thompson volvió a Gran Bretaña, en la primera semana de junio, ya había visto cómo salían los primeros barcos Li-

berty de Richmond y Portland. Estos buques, creados gracias a la combinación de la capacidad de diseño, experiencia y destreza en la construcción británicas y estadounidenses en una cooperación casi perfecta, fueron un logro que no se habría podido conseguir en ninguna otra parte del mundo. Y dado que ningún factor era más determinante que la navegación para sostener la capacidad bélica británica y evitar que Alemania derrotase a su enemigo más peligroso, el mundo libre tenía sobrados motivos para estar agradecido a Cyril Thompson, William Gibbs y, en especial, a Henry Kaiser.

Al otro lado del océano, en el cuartel general de El Cairo, los británicos tenían de nuevo la posibilidad de compensar las malas noticias con las buenas. Creta había caído, pero Malta, todavía más importante, había disfrutado de un respiro sin bombardeos de la Luftwaffe y no había dejado de causar estragos a los convoyes del Eje que se dirigían a Trípoli. La represión del golpe en Iraq también había tenido éxito, y en Bagdad se había formado un nuevo gobierno probritánico. En El Cairo se había constituido un nuevo gobierno griego en el exilio, y a Egipto habían llegado nuevos suministros, entre los que se contaban más aviones. Grecia y Creta se habían perdido, pero, de todos modos, la posición de Gran Bretaña en Oriente Próximo estaba razonablemente segura a medio plazo.

Sin embargo, empezaba a surgir una nueva y grave amenaza en la Siria controlada por Vichy, donde el gobernador, el general Henri Dentz, había tenido como huéspedes a agentes alemanes que tenían la esperanza de poder asegurar algunas bases aéreas para la Luftwaffe. El general De Gaulle había tenido conocimiento de estas noticias y había solicitado facilidades, garantizadas por Londres, para visitar El Cairo y entrevistarse con su representante en esa ciudad, el general Georges Catroux. Acompañado por el general Edward Spears, De Gaulle llegó a Egipto y escuchó de boca de Catroux que Siria estaba lista para dejar de lado a Vichy y enarbolar la Cruz de Lorraine, pero solo si había un fuerte despliegue de tropas de la Francia Libre. En ese momento, sin embargo, Vichy tenía unos treinta mil soldados en el Levante; De Gaulle no podía reunir más de seis mil. Esto significaba que necesitaría la ayuda de los británicos. El 15 de abril, en El Cairo, contando con el apoyo de Spears, pidió ayuda a Anthony Eden,

que fue muy comprensivo pero que le señaló que no se podía permitir una derrota; por lo tanto, había que reunir una fuerza que pudiera asegurarles el triunfo. Sin embargo, cuando les planteó esto a los jefes del Estado Mayor, estos rechazaron de plano semejante empresa. Wavell fue también dogmático. «Si la gente de De Gaulle hace algo —le dijo a Spears—, que sea para triunfar».[8]

Esto supuso una enorme frustración para De Gaulle. Quería y necesitaba que su movimiento de la Francia Libre cobrara impulso, y, a pesar del fracaso de Dakar, las fuerzas que enarbolaban su bandera habían logrado mantener sus victorias en África Central. Las unidades de la Francia Libre habían luchado también al lado de los británicos en África Oriental, mientras que en diciembre habían atacado con éxito a una avanzadilla italiana en el sur de Libia. Desde el Chad, De Gaulle había ordenado a uno de sus mejores lugartenientes, el general Philippe Leclerc, marchar sobre el oasis de Kufra, que, después de un mes de asedio, había caído con la toma de 300 prisioneros italianos. Por otra parte, los británicos habían rechazado su oferta de enviar tropas de la Francia Libre para luchar junto a ellos en Grecia, y su aproximación a Weygand, que aún permanecía en Argelia, se había ignorado. Además, estaba sumamente frustrado por estar en deuda con los británicos, que, a su parecer, se mostraban paternalistas y no parecían nada dispuestos a compartir su visión de la Francia Libre. El más exasperante de todos era el general Spears. Ambos perseguían los mismos objetivos, pero cada vez les costaba más entenderse.

Sin embargo, el golpe de Estado de Rashid Ali al-Gaylani lo cambió todo, aunque no debería haber cambiado nada. Las intenciones de los alemanes en Siria e Iraq eran pura especulación y, tras las pérdidas sufridas en la invasión de Creta, nada realistas, la serie de triunfos dinámicos alemanes nubló el juicio de los británicos; incluso John Kennedy, que tampoco conocía los planes de Alemania para la Unión Soviética, estaba a favor de un movimiento inmediato en Siria, en parte para detener la interferencia alemana, pero también porque el control de los aeropuertos sirios por parte de la RAF contrarrestaría la presencia de la Luftwaffe en Creta; Alejandría estaba a igual distancia de ambas.

A decir verdad, ni siquiera el Führer estaba dispuesto a derivar más recursos hacia Oriente Próximo con Barbarroja a la vuelta de la esquina. Además, estaba tan consternado por las bajas de los *Fallschirmjäger* que incluso anunció que, en el futuro, no habría

más asaltos aerotransportados. Sin embargo, dado que los británicos solo sabían que los alemanes estaban reuniendo fuerzas en el Este pero ignoraban que estuviera en marcha algún plan de ataque, la amenaza a la seguridad procedente de la Siria de Vichy parecía ir en aumento, en vez de disminuir, o, al menos, eso les parecía a Churchill y a los jefes del Estado Mayor en Londres. De Gaulle se había trasladado a Brazzaville, en África Central, en un gesto de despecho antibritánico y había amenazado con retirar al general Catroux, su representante en Palestina. El 14 de mayo, Churchill se dirigió a De Gaulle para instarlo a que mantuviera al general Catroux en Palestina e invitarlo a que volviera a El Cairo. Un ataque conjunto a la Siria de Vichy parecía de repente bastante plausible. La respuesta de De Gaulle, la primera y la última que hizo en inglés fue escueta:

«1. Gracias.
2. Catroux se queda en Palestina.
3. Iré a El Cairo pronto.
4. Usted ganará la guerra».[9]

El general Catroux, que había permanecido en Palestina, insistió entonces en que tenía noticias de que la Francia de Vichy estaba a punto de atacar el Líbano y entregar el resto de Siria a los alemanes. Entretanto, se recibió la información de que las tropas turcas estaban acercándose hacia la frontera de Siria. Sin embargo, la información de Catroux no tenía sentido y, por supuesto, a Wavell no le gustaron nada ni la reciente interferencia de Churchill ni la predisposición de Londres a satisfacer las demandas del general francés. La renuencia de Wavell a enviar tropas a Siria se vio agravada por la inminencia de la Operación Battleaxe, su último intento de hacer retroceder a Rommel y liberar Tobruk, al cual, de manera semejante, lo había empujado Churchill. Para que una operación conjunta de los británicos y la Francia Libre tuviera una oportunidad de ser exitosa, Wavell tendría que reagrupar las fuerzas que había enviado a Iraq y también tomar algunas de las destinadas a Battleaxe.

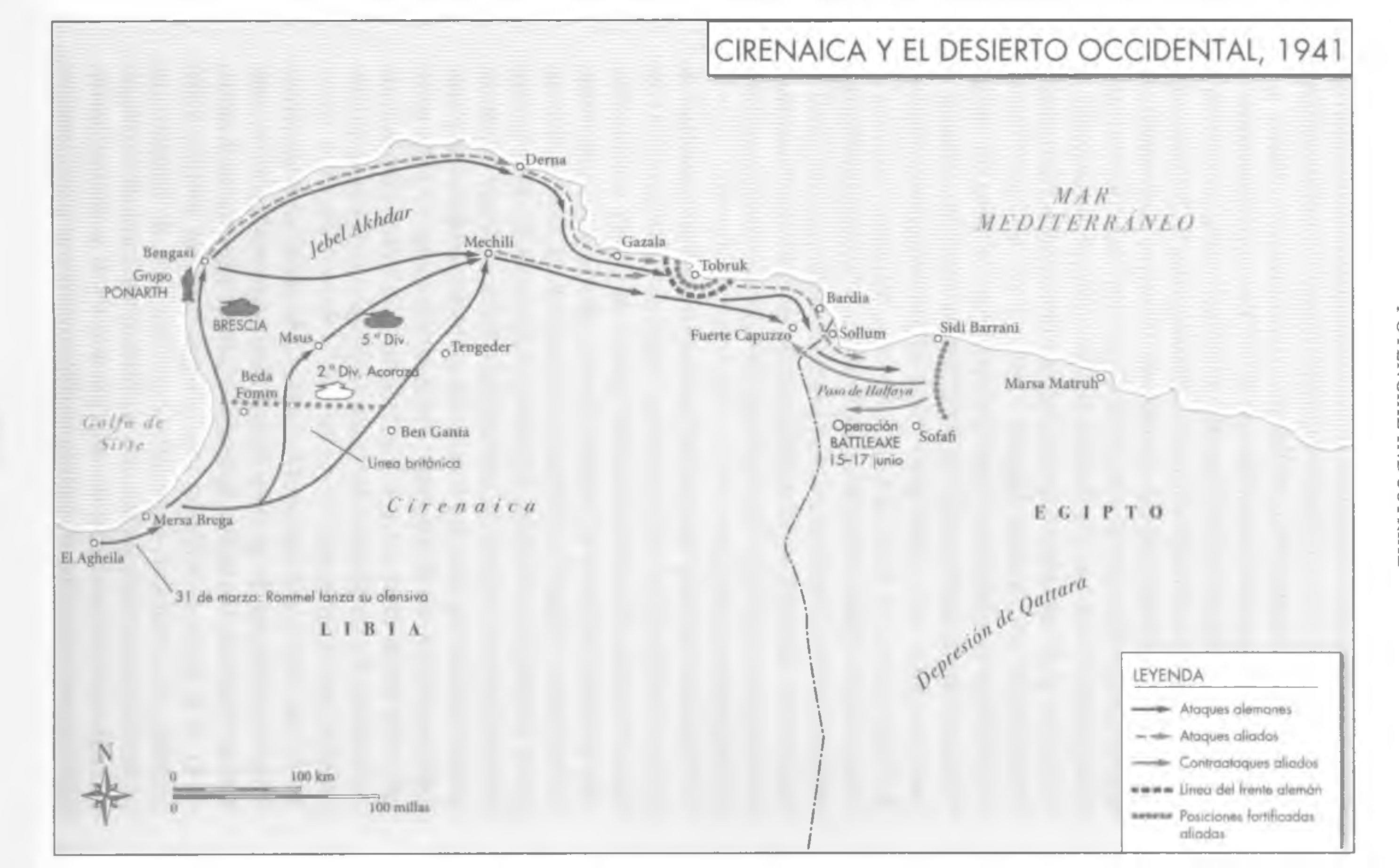
Sin embargo, sus objeciones cayeron en saco roto. El ataque contra Siria, de nombre en clave Exporter, estaba en marcha, y se lanzaría el 8 de junio. Entretanto, Battleaxe se iniciaría el 15 de junio, justo una semana después. Los tiempos eran difícilmen-

te compaginables, y, de haber tenido Wavell una mejor relación con Churchill, el más obvio y correcto procedimiento habría sido posponer Battleaxe. Incluso sin la operación siria, las fuerzas británicas en el desierto del Este no estaban listas para la batalla. Es cierto que el convoy Tiger de 240 tanques se había entregado bien y a tiempo, pero los tanques habían llegado en malas condiciones, a causa de un almacenaje deficiente y, en cualquier caso, la 7.ª División Acorazada necesitaba un tiempo de entrenamiento para adaptarse a los nuevos y más rápidos tanques Crusader.

Sin embargo, gracias a la clase de malabarismos en los que ahora Wavell era un experto, se consiguió poner en pie una fuerza para Siria que reunía a la mayor parte de la 7.ª División Australiana, a un grupo de la 5.ª Brigada India, recién retornado de África Oriental, a algunas fuerzas de la Francia Libre y a un reducido número de unidades acorazadas y de caballería. El almirante Cunningham prometió también algún apoyo naval desde la costa.

El asalto a Siria se inició con una proclamación de Catroux, emitida por radio, y un lanzamiento de octavillas, al tiempo que los australianos subían siguiendo la costa y la Brigada India se dirigía al norte, desde Transjordania, hacia el centro-sur de Siria. Las tropas de la Francia Libre se adelantaron a los indios y pronto se encontraron en la amarga situación de una guerra civil cuando se toparon con tropas de la Francia de Vichy al sur de Damasco. Mientras tanto, los australianos encontraron una resistencia férrea cuando intentaron cruzar el río Litani al norte de Tiro. Con un batallón de comandos, finalmente lograron cruzar el río, pero, después de cinco días de campaña, estaba claro que se iban a necesitar refuerzos. Pese a los informes de la Francia Libre en sentido contrario, los defensores de Vichy no tenían ninguna atención aparente de rendirse sin más.

El ataque de Wavell en el Desierto del Oeste empezó, según lo planeado, el 15 de junio, y esencialmente fue una versión ampliada de la operación Brevity de un mes atrás. Ambas partes estaban bastante igualadas con un número similar de efectivos militares, de tanques y de armas; atacar a los italianos sin ventaja material era un cosa, pero hacerlo contra el Afrikakorps de Rommel era otra muy distinta. Con todo, la información británica sobre la disposición de las tropas alemanas era bastante precisa: los italianos seguían manteniendo el asedio a Tobruk, la 15.ª División


CIRENAICA Y EL DESIERTO OCCIDENTAL, 1941
MAR MEDITERRÁNEO
Derna
Jebel Akhdar
Bengasi
Grupo PONARTH
BRESCIA
Mechili
Gazala
Tobruk
Bardia
Fuerte Capuzzo
Sollum
Sidi Barrani
Marsa Matruh
Msus
5.ª Div.
Tengeder
Beda Fomm
2.ª Div. Acorazada
Paso de Halfaya
Operación BATTLEAXE 15-17 junio
Sofafi
Golfo de Sirte
Ben Gania
Línea británica
Cirenaica
EGIPTO
Mersa Brega
El Agheila
31 de marzo: Rommel lanza su ofensiva
LIBIA
Depresión de Qattara
N
0
100 km
0
100 millas
LEYENDA
Ataques alemanes
Ataques aliados
Contraataques aliados
Línea del frente alemán
Posiciones fortificadas aliadas

Panzer de Rommel estaba en la frontera egipcio-libia, mientras que su segunda división, la 5.ª División Ligera, se había quedado atrás para descansar y hacer prácticas. La clave era rebasar a la 15.ª inmediatamente, antes de que la 5.ª División Ligera pudiera entrar en combate. Aun así, esa detención solo daba a los británicos una ventaja de dos-a-uno en el *Schwerpunkt*, y el plan exigía que la 4.ª División India llevara adelante la mayor parte del asalto contra la 15.ª Panzer en torno a Sollum y el Paso del Infierno, mientras la 7.ª Acorazada llevaba a cabo un amplio avance hacia el sur en una maniobra lateral que también estaba destinada a bloquear a la 5.ª División Ligera.

Pero lamentablemente para los británicos, el plan era sencillamente demasiado ambicioso. Durante tres días, la suerte de la batalla pendió de un hilo, pero el día 17 los británicos se vieron forzados a retirarse para hacer reparaciones, dejando tras de sí alrededor de la mitad de los doscientos tanques con los que habían empezado el enfrentamiento. Las pérdidas alemanas eran de alrededor de la mitad, pero no estaban en condiciones de perseguir a los británicos más allá. Una vez más, las tablas se imponían sobre el Desierto Occidental.

Para los soldados que participaron en ella, Battleaxe fue, de nuevo, una batalla asombrosamente confusa. En el mejor de los casos, el desierto era desorientador. Aparte de la gran escarpadura que domina Sollum y la costa, la tierra parecía plana; pero esto era engañoso. Puede que el horizonte pareciera cercano, pero luego se ampliaba de repente cuando se alcanzaba la cima de una colina que no se había detectado. Las distancias eran increíblemente difíciles de calcular en este vasto, blanqueado y, en junio, espantosamente tórrido paisaje. Durante kilómetros y kilómetros no había nada: ni casas ni infraestructuras ni puntos de referencia visibles. La diferencia con luchar en Francia, por ejemplo, no podría haber sido mayor.

Y una vez que empezaba la lucha, y la arena se levantaba y el aire se saturaba de polvo y humo, orientarse era cada vez más difícil. Tal como lo había aprendido Albert Martin, que seguía en la 2ª Brigada de Rifleros, nunca había un línea de frente discernible. «La realidad —destacó— era una serie de batallas que tenían lugar con una separación de kilómetros, donde el propio enfrentamiento particular de uno parecía ser la única guerra en curso en ese momento. Luego tu enfrentamiento se completaba o

se rompía y te enviaban a prestar apoyo en una acción que tenía lugar a quince kilómetros de distancia».[10]

Puesto que todo era tan confuso, los comandantes recurrían necesariamente a la radio con más frecuencia que en otras circunstancias, pero el enemigo detectaba las transmisiones británicas con demasiada facilidad, lo cual significaba que los alemanes podían anticipar sus movimientos y reaccionar en consecuencia.

Martin y sus compañeros también descubrieron que, después de tres días de intensa lucha en el desierto, su salud mental y física comenzaba a pasarles factura. El calor era abrasador, lo cual restaba energía, y eso combinado con la falta de sueño, el agotamiento físico y la carencia de una alimentación e hidratación adecuadas, implicaba que ya no estaban en condiciones ni de atacar al enemigo ni de defenderse de él tan siquiera.

«El primer ministro está profundamente decepcionado —escribió Jock Colville al conocer las noticias del fracaso del Battleaxe— ya que había depositado grandes esperanzas en esta operación».[11] También lo estaban Stanley Christopherson y el resto de los Sherwood Rangers que seguían en Tobruk; esperaban haber sido relevados y volver a Alejandría por la carretera de la costa. «No parece posible que vayamos a abrirles una brecha a estos alemanes —señalaba—. En verdad es muy decepcionante... La opinión general es que no podremos ganar esta guerra en menos de dieciocho meses o dos años».[12] Al menos, no obstante, seguían confiando en que *ganarían* la guerra. De hecho, pese a todas las batallas que habían ganado los alemanes recientemente, seguían preguntándose cómo era posible que Alemania tuviera la esperanza de vencer. Una tarde, sentados en su rincón asediado de Tobruk, se habían puesto a sopesar las intenciones alemanas mientras cenaban. «Tuvimos una conversación realmente interesante —anotó Stanley Christopherson con jovialidad— tratando de dilucidar cuáles serían ahora los objetivos bélicos de Alemania... Debe darse cuenta de que nunca podrá conquistar del todo Gran Bretaña, el Imperio y Estados Unidos, ni siquiera tras muchos años de lucha».[13]

Si Hitler hubiera podido oírles, les habría dicho a los Sherwood Rangers lo que les dijo a sus altos jefes al final de la conferencia sobre Barbarroja el 14 de junio: Alemania vencería tras invadir la

Unión Soviética y derrotar definitivamente al Ejército Rojo. El derrumbe de Rusia, les aseguró, induciría a Gran Bretaña a rendirse. No había ninguna prueba en absoluto que avalara esto, y ninguna razón por la que Gran Bretaña fuera a considerar rendirse a corto y medio plazo, incluso si caía la Unión Soviética, pero eso fue lo que dijo Hitler y él se mantenía en sus trece.

Tres gigantescos grupos de ejércitos, cada uno de un millón de hombres, estaban ahora listos para la invasión, aunque, al igual que en la invasión de Francia y de los Países Bajos, eran las treinta divisiones Panzer y motorizadas las que encabezarían la carga. Junto con casi 3 000 tanques, el general Von Schell había conseguido hacer acopio de alrededor de 600 000 vehículos motorizados para apoyar esta vanguardia. También había 7 000 piezas de artillería, menos de las que se habían reunido para el ataque al Oeste, y 2 252 aviones de combate listos para el combate, en comparación con los 2 589 disponibles el año anterior.

Además, una especie de sentido de misión sobrevolaba los objetivos de la operación Barbarroja. El Führer había dejado claro desde el principio que se trataba de hacerse cargo de la mayor parte de los recursos económicos, industriales y agrícolas de la Unión Soviética, mientras, al mismo tiempo, se aplicaba la ideología racial nazi. Esto significaba girar hacia el norte para asegurar la costa báltica y al sur para entrar en Ucrania. Sin embargo, para Halder, el objetivo más importante era Moscú, y la meta principal, golpear y ocupar con celeridad la capital. Esto implicaba multitud de riesgos, porque significaría introducir una cuña masiva en pleno corazón de la Unión Soviética, dejando los flancos alemanes mucho más expuestos de lo que habían estado en Francia. Por otro lado, al girar hacia el norte y hacia el sur, se daba a los rusos la oportunidad de retroceder y proteger la capital. Pero, dado que Hitler era un líder militar todavía más poderoso que antes de la caída de Francia, Halder se había visto obligado a aceptar sus planes.

Los hombres que ahora esperaban entrar en la Unión Soviética tenían sentimientos contradictorios. Günther Sack, de vuelta en los Balcanes como parte del Grupo de Ejércitos Centro, seguía tan inamovible en su entusiasmo como siempre. «Mi creencia en Dios es todavía más fuerte e inquebrantable —escribió— y también lo son mi fe en Alemania y mi amor por el Führer».[14] Pero había también una aprensión comprensible, aunque en su mente estaba más presente la guerra contra Gran Bretaña que contra la Unión Sovié-

tica. «No veo claro qué me deparará el futuro —agregó—. Puede que me lleve a algún lugar donde haya que combatir también contra los ingleses. Pero, entonces, la guerra durará muchos años más».

El *Oberst* Hermann Balck también se mostraba pensativo. «Estamos en un punto decisivo de la guerra», anotó en su diario.[15] Le preocupaba que los británicos estuvieran todavía en el Mediterráneo; tendrían que ser expulsados. Y luego estaba la Unión Soviética. A principios de junio, todavía no sabía que la invasión era inminente, pero estaba de acuerdo con Hitler en que la guerra con Rusia era inevitable y que cuanto antes ocurriera, mejor. «Una vez que hayamos sometido a Rusia —escribió—, será imposible cercar o mantener el bloqueo a Alemania. Y en ese momento podremos ignorar los altibajos en la opinión pública en el frente interno. Entonces tendremos plena libertad para aplastar a Inglaterra».[16]

Para Hans von Luck, la mayor preocupación era la extensión de la Unión Soviética, tan vasta que parecía inabarcable. «Los montes Urales —escribió— que están a casi 3000 kilómetros de distancia, son solo el final de la parte europea».[17] Entre sus camaradas, la euforia de los primeros momentos había dado paso a una visión más serena. ¿Sería capaz Alemania de soportar un segundo frente? ¿Aprovecharía Gran Bretaña el hecho de que el grueso de las fuerzas armadas alemanas estuviera ahora en el Este? Él estaba listo para cumplir con su deber, pero se sentía en un extraño estado mental. «En realidad no teníamos miedo —escribió—, pero tampoco estábamos seguros de qué actitud debíamos adoptar ante un oponente cuya fuerza y potencial desconocíamos, y cuya mentalidad nos era del todo ajena».

En vísperas de Barbarroja quedaban en el aire, pues, muchos grandes interrogantes: sobre la guerra en marcha con Gran Bretaña; sobre cuánto botín se podía obtener, desde un punto de vista realista, de la Unión Soviética; sobre qué estrategia era más correcta, si la de Hitler o la de Halder; y acerca de si la superioridad cualitativa de Alemania bastaba para aplastar la superioridad cuantitativa del Ejército Rojo. Y por último, ¿contaban los alemanes con fuerzas mecanizadas y potencial aéreo suficientes para conseguir la fulminante victoria sobre los rusos que era tan esencial para el éxito alemán?

Barbarroja se lanzó al rayar el alba del 22 de junio de 1941.

Capítulo 48

Problemas en las altas esferas

En el verano de 1941, la contribución canadiense al esfuerzo bélico de Gran Bretaña se estaba revelando como excepcional. Una división completa había llegado al Reino Unido en el verano de 1940, y la había seguido otra. Alas enteras de canadienses estaban en Gran Bretaña sirviendo con el Mando de Caza, mientras que otros escuadrones canadienses servían en el Mando de Bombardeo, y pilotos y tripulaciones aéreas se repartían con generosidad en todos los ámbitos de la RAF, tanto en el Reino Unido como en destinos de ultramar. Todos los soldados canadienses eran voluntarios. Otros voluntarios prefirieron unirse a la Real Marina Canadiense, en rápido crecimiento; no tenía el amplio núcleo de profesionales de antes de la guerra, que había permitido la fácil incorporación de tantos civiles en la Marina Real, y en lo que se refería al profesionalismo global, la Marina Real Canadiense todavía tenía que mejorar, pero tanto su mando como sus tripulaciones en rápido crecimiento respondieron con creces a la llamada de Gran Bretaña; además, lo que les faltaba en entrenamiento y equipos, lo suplían con determinación y dedicación a la causa. La partida el 23 de mayo desde Halifax, en Nueva Escocia, del primer puñado de corbetas de lo que se denominó la Fuerza de Escolta de Terranova, o FET, fue un momento trascendental en la guerra. A partir de entonces, los convoyes podrían ser escoltados de manera constante de una orilla a otra del Atlántico. «La Real Marina Canadiense», dijo el almirante Noble, «resolvió los problemas de los convoyes del Atlántico».[1] Su papel era escoltarlos hasta lo que se dio en llamar el «Punto de Encuentro del Océano Central», o MOMP, por sus siglas en inglés, que estaba al sur de Islandia. Allí entregaban sus cargueros a los grupos de escolta británicos. Los grupos de escolta de la FET, bajo el control del Mando de los Accesos Occidentales, repostaban en Islandia

y luego navegaba de vuelta al MOMP para encontrarse con el siguiente convoy de regreso hacia el oeste.

En esta situación de mejora para Gran Bretaña en el Atlántico, el *U-564* se escabulló sigilosamente de la base de la 1.ª Flotilla en Lorient, Bretaña, en la costa atlántica, el 17 de junio. El comandante del submarino, el teniente coronel Teddy Suhren, estaba encantado de tener esta primera patrulla en marcha y había hecho todo lo que había estado en su mano para tenerla operativa y preparada lo antes posible. La cantidad de tiempo requerido para que un submarino estuviera preparado dependía por completo de la experiencia de su comandante y de su tripulación. En el caso de Suhren, no le faltaba experiencia ni confianza, y no tardó en demostrar a su nueva tripulación ambos atributos, así como una actitud relajada, pero sin tonterías; ciertamente, todos en el *U-564* sabían quién era el jefe. Resultaba obvio que Suhren estaba más que cualificado para el desafío, pero al comandante de un submarino se le exigían un número considerable de diferentes capacidades: una mente capaz de calcular con rapidez ecuaciones de distancia, velocidad y tiempo; un profundo conocimiento del mar; una inmensa imperturbabilidad; la habilidad de mantener alta la moral de cincuenta hombres de diferentes características y edades en una caja de metal de dimensiones muy reducidas; y un sexto sentido que solo se podía adquirir a través de la experiencia. Como el BdU había iniciado la guerra con solo 3 000 hombres, uno de los problemas a los que se enfrentó Dönitz cuando las pérdidas de submarinos aumentaron y entraron en servicio nuevos buques y tripulaciones era cómo mantener el nivel necesario de preparación entre los oficiales y, sobre todo, entre los comandantes.

Una vez en mar abierto, los submarinos eran dirigidos por el equipo de operaciones del cuartel general del BdU en Kernével, una pequeña población a 47 kilómetros tierra adentro desde Lorient, donde Dönitz había elegido establecer su puesto de mando. Los océanos estaban mapeados y divididos en cuadrados, subdivididos a su vez en cuadrados más pequeños, que servían como localizadores de posición. En esta primera patrulla, el *U-564* recibió órdenes, mediante señales de radio codificadas por la máquina Enigma, de dirigirse hacia el noroeste con la esperanza de interceptar un convoy de Halifax que se dirigía al Reino Unido por la ruta del Atlántico Norte.

Apenas habían alcanzado su posición cuando consiguieron interceptar el convoy HX133. Con las primeras luces del 27 de junio, lograron hundir dos barcos y dañar gravemente un tercero. Dos noches después, avistaron y hundieron un tercer barco, un independiente, que desapareció bajo las aguas en solo dos minutos. Tres hundimientos confirmados en las dos primeras semanas de su primera patrulla era un comienzo alentador.[2]

Sin embargo, las frustraciones de Dönitz iban en aumento. Una y otra vez, tanto los líderes militares como los políticos demostraban una incomprensión absoluta acerca de la naturaleza esencial de la guerra submarina. En repetidas ocasiones, Dönitz recibía órdenes de sus superiores que interferían con su mando del BdU. Las operaciones de los barcos de superficie de la Kriegsmarine, por ejemplo, habían sido, en su opinión, un útil complemento en la tarea de los submarinos, pero utilizar su fuerza submarina como escolta para estos barcos, mucho más rápidos, era absurdo y un desperdicio de recursos. Sin embargo, eso era lo que se le había ordenado hacer. La Luftwaffe insistía en que dos submarinos debían estacionarse como observadores meteorológicos en todo momento; eran solo dos, pero, si iban a pasar sus días emitiendo informes meteorológicos, no podrían hundir barcos, y, de hecho, esta operación necesitaba de cuatro submarinos, porque tenían que rotar.

Luego, con el lanzamiento de Barbarroja, se ordenó la presencia de nada menos que ocho submarinos en el Báltico, sin contar para nada con Dönitz, pero a él no le quedó claro por qué estaban allí ni cuál era su misión. Desde luego, no hundieron nada mientras estuvieron allí. A principios de julio, se enviaron otros seis submarinos al Ártico, pese a que los aliados no habían enviado todavía ni un solo convoy a Murmansk ni a Arcángel. «El factor decisivo en la guerra contra Gran Bretaña es el ataque contra sus importaciones —escribió al OKW a regañadientes—. Lanzar estos ataques es la principal tarea de los submarinos, ya que ninguna otra rama de las fuerzas armadas puede asumirla. La guerra con Rusia se decidirá en tierra, y los submarinos solo pueden desempeñar en ella un papel secundario».[3]

Todavía más frustrante era el papel prioritario que la flota de superficie continuó manteniendo respecto al arma submarina. En este momento crucial de la guerra, el Alto Mando insistió en retirar a alrededor de ochocientos operarios de mantenimiento

de submarinos y trasladarlos a Brest, para trabajar en la reparación de los barcos dañados *Scharnhorst* y *Gneisenau*. Esto no tenía ningún sentido y causó largos retrasos en el aparejo y reparación de los submarinos, lo cual, a su vez, tenía efectos adversos en la ya antes escasa de recursos fuerza de submarinos de Dönitz, que estaba furioso pero no podía hacer nada. Escribió un memorando indignado tras otro, en los que detalló con claridad los razonamientos por los que se debía prestar más atención al BdU, pero no tenía línea directa con el Führer y estaba limitado por el aplastante enfoque continental de la guerra, defendido no solo por Hitler sino también por casi toda la plana mayor nazi.

Y eso no tenía visos de cambiar a corto plazo.

El 21 de junio, Churchill se deshizo por fin de Wavell ordenándole que intercambiara puestos con el general Claude Auchinleck y que se trasladara a la India, en tanto que este último asumía la responsabilidad del gigantesco teatro de Oriente Próximo. Trasladar a Wavell era, sin duda alguna, la decisión correcta. Churchill nunca había confiado en él, y, más allá de si esto era o no justo, este hecho implicaba que Wavell estuviera siempre luchando a contracorriente para imponer su punto de vista; esto era importante, porque en los asuntos realmente cruciales tenía que exponer su postura y Churchill debía, a su vez, confiar en su juicio y aceptarlo. Eso no ocurrió nunca. «Me parece un hombre cansado y descorazonado», le había dicho Churchill a Jock Colville a finales de mayo, y así era, según el mismo Wavell reconoció a Dill cuando lo despidieron.[4]

Pero Dill también se sentía así. Como jefe del Estado Mayor Imperial, también le había resultado duro tratar con Churchill, pero además mostraba un pesimismo latente que afectaba a sus juicios. El agotamiento suele alimentar pensamientos negativos. El mismo día en que despidieron a Wavell, Kennedy había ido a ver a Dill después de una semana de permiso. «¿Supongo que te habrás dado cuenta de que perderemos Oriente Próximo?», le dijo a Kennedy.[5] A pesar de la pérdida de Grecia y Creta, y a pesar del fracaso de Battleaxe, no había verdaderas razones para una predicción tan pesimista. Sabían de la retirada de tropas alemanas de los Balcanes y de la acumulación de fuerzas en el Este; los alemanes —y los italianos— no tenían nada que pudiera parecerse a una fuerza naval de importancia, ni barcos con los que

llevar adelante una guerra seria en el Mediterráneo, y, como muy bien sabía la inteligencia británica, Alemania estaba cada vez más cerca del límite de sus recursos. Entretanto, seguían entrando y saliendo suministros de Gran Bretaña a través de todos los mares del mundo; entre abril y junio, ese movimiento había alcanzado la cifra de 3294 barcos. Ahora había cada vez más fábricas funcionando en Gran Bretaña; la producción del Reino Unido sobrepasaba a la de Alemania en lo que se refiere a tanques y aviones. Se estaban entrenando más pilotos en Canadá, Estados Unidos y Sudáfrica de los que Alemania podría formar jamás. Los granjeros de toda Gran Bretaña, entre ellos A. G. Street, habían iniciado una revolución agrícola que estaba permitiendo producir alimentos con un nivel de eficiencia que Alemania no podía igualar. Desde luego, hacía falta tiempo para trasladar todo esto al campo de batalla. El ejército británico era diminuto si se comparaba con el de Alemania y continuaba siendo muy pequeño un año después de la caída de Francia. La responsabilidad depositada sobre los hombros de hombres como Dill era enorme, pero había muchos motivos para abordar el futuro con confianza. No había ningún peligro inminente de perder Oriente Próximo y, lo que era aún más importante, tampoco lo había de perder la batalla del Atlántico. En Occidente, de todos modos, se necesitaba una perspectiva más amplia cuando se evaluaba la situación de Gran Bretaña en la guerra.

También en Oriente Próximo había buenas noticias. Ese mismo día cayó Damasco; después de una dura resistencia, la batalla por Siria se estaba resolviendo a favor de los aliados, especialmente ahora que había concluido Battleaxe y se podían liberar más fuerzas para respaldar esta segunda campaña. Siguieron produciéndose duros enfrentamientos, pero, el 11 de julio, el comandante de Vichy, el general Dentz, solicitó un cese de hostilidades. La rendición formal se firmó tres días después. En gran medida, la ocupación de Siria —y de sus aeropuertos— compensó la pérdida de Creta.

La RAF había contribuido con dos escuadrones y medio de cazas y dos de bombarderos, así como también con dos escuadrones de las Fuerzas Aéreas de la Armada. Estos habían realizado operaciones con mucho éxito, destruyendo un buen número de fuerzas aéreas de Vichy en el aire e incluso más en una concentrada serie de ataques sobre los aeródromos sirios. Los bombarderos

alemanes, que operaban desde las islas del Dodecaneso, también habían sido atacados y destruidos, y todo con un bajísimo coste en aviones perdidos. Era un recordatorio, por si fuera necesario después de las victorias alemanas, de los enormes beneficios del masivo apoyo aéreo en todas las operaciones en tierra.

El pasado 6 de junio, el general John Kennedy había hecho una evaluación muy perspicaz de la situación, y había pedido que un número mayor de fuerzas aéreas se destinaran al escenario del Oriente Próximo. «Cuando operamos, nuestra cobertura aérea nunca es suficiente —observó, haciéndose eco de las palabras de ABC—. La necesidad de un adecuado respaldo aéreo se ha planteado a su debido tiempo repetidas veces. Sin ese apoyo, ni la Armada ni el Ejército pueden operar con plena efectividad».[6] También especuló con que en la siguiente fase de la guerra se harían grandes esfuerzos, de una y otra parte, para realizar bombardeos a la mayor escala posible sobre el enemigo. Por supuesto, estaba pensando en el bombardeo masivo de las ciudades alemanas. «La ejecución de esta política —agregó—, exige la construcción de una fuerza muy numerosa de bombarderos, pero la cantidad requerida encaja perfectamente en la capacidad de producción británica y estadounidense».

La producción de bombarderos iba, ciertamente, en aumento, entre ellos nuevos bombarderos pesados cuatrimotores, de los que Gran Bretaña estaba produciendo dos: el Short Stirling y el Handley Page Halifax. Desde principios de año hasta finales de junio, se habían producido en el Reino Unido 179 de esos bombarderos pesados, además de 1 276 bombarderos medianos y 4 049 cazas de todas las clases; se construían cada vez más Spitfires, y el nuevo Mk V, muy mejorado y con más potencia de fuego, también estaba entrando en servicio, pero también se había fabricado, especialmente durante el inicio del año, una gran cantidad de Hurricanes.

Entre los primeros escuadrones que recibieron los nuevos Halifax cuatrimotores estaba el 76.º Escuadrón, recientemente formado en abril en Linton-on-Ouse en Yorkshire, al mando del comandante de ala Sydney Bufton. Los Halifax tenían algunos problemas, como era típico en un modelo nuevo —por ejemplo, hubo que dejarlos en tierra en Linton durante un tiempo mientras se solucionaban sus frecuentes fallos hidráulicos—, pero Bufton estaba encantado con ellos: el aumento de tamaño y de

carga útil era un gran avance respecto a los Whitley que habían pilotado.

Puede que Bufton estuviese complacido con sus nuevos bombarderos, pero el Mando en su conjunto tenía dificultades. Bombardear Alemania había sido una parte importante de la estrategia de guerra británica, y, en su primer mensaje al mariscal Stalin el 7 de julio de 1941, Churchill prometió al líder soviético que Gran Bretaña ayudaría a Rusia bombardeando la industria alemana. De este modo, Alemania estaría luchando en dos frentes, aunque Gran Bretaña no pudiera invadir por tierra la Europa ocupada por los nazis. Existía también una sensación de progresiva urgencia por parte de Churchill y de los líderes británicos de la guerra en cuanto al deseo de empezar a causar daños a Alemania. El *Blitz* de la Luftwaffe sobre el Reino Unido acababa de finalizar, pero no se sabía si iba a reanudarse. Si Hitler lograba una victoria rápida en el Frente Oriental, los alemanes podrían volver con toda la furia de una poderosa Luftwaffe revitalizada y fortalecida gracias a las riquezas del Este.

El problema era que el Mando de Bombardeo no estaba creciendo, lo que suponía una gran frustración para Churchill y para el mariscal del Aire sir Charles Portal, que había sido ascendido a jefe del Estado Mayor del Aire en octubre de 1940. Se suponía que los bombarderos británicos serían la vanguardia del contraataque británico, pero la realidad era que las elevadas pérdidas combinadas con la lentitud de la construcción de los bombarderos y la llegada al servicio de otros nuevos y más grandes, habían supuesto que, en conjunto, la fuerza de bombardeo fuera poco más grande en el verano de 1941 que en el verano de 1940.

En cualquier caso, resultaban aún más preocupantes las dificultades permanentes para navegar de noche con éxito, a menudo en medio de la niebla, hasta el objetivo deseado, lo que resultaba en bombardeos muy poco precisos. En julio, el amigo y principal asesor científico de Churchill, el profesor Frederick Lindemann, preguntó al mariscal del Aire sir Richard Peirse, comandante en jefe del Mando de Bombardeo, si podían hacer un análisis de la exactitud de los bombardeos usando fotografías tomadas durante las operaciones. Se autorizó este estudio y Lindemann asignó a un miembro de su equipo, David Bensusan-Butt, de la Sección de Estadística, para que analizara 650 fotografías tomadas durante cien bombardeos entre el 2 de junio y el 25 de julio. El hecho

de que el Mando de Bombardeo hubiera dirigido tantos ataques en menos de dos meses demostraba el esfuerzo y el compromiso que se ponía en dichas operaciones. Sin embargo, el consiguiente Informe Butt demostró que, en cuanto a la puntería, el Mando de Bombardeo tenía por delante un largo camino que recorrer. Las estadísticas eran terribles: solo uno de cada cinco aviones conseguía acertar en un radio de ocho kilómetros del blanco. En las noches nubladas, esa cifra bajaba a uno de cada quince. «Resulta horrible pensar —le escribía Churchill a Portal— que tal vez las tres cuartas partes de nuestras bombas se pierden».[7]

Las revelaciones del Informe Butt fueron una dura sorpresa y un golpe al orgullo y a las esperanzas de los británicos. La respuesta fue construir más bombarderos, y todavía más grandes, para que fueran capaces de transportar cargas mayores, pero Beaverbrook había paralizado el programa de bombarderos pesados el año anterior en una decisión entonces totalmente razonable destinada a limitar el número de distintos modelos de aviones. Hacía tiempo que se había anulado esa paralización, pero se había necesitado un período para fabricar un número suficiente de unidades, entre otras cosas porque cuanto mayor era la máquina, más piezas tenía y más tiempo llevaba hacerlas. A medida que aumentaban las defensas alemanas, también se hacía más difícil el bombardeo, y las bajas, tanto de tripulantes como de aviones, aumentaban rápidamente.

Y la demanda de cifras cada vez mayores de aviones nunca se detenía, también desde Oriente Próximo. Wavell —antes de ser despedido—, el almirante Cunningham y el nuevo comandante del aire para Oriente Próximo, el mariscal del Aire Arthur Tedder, pedían más aviones. De los tres, Tedder era el único que insistía en la urgencia de una cooperación mucho más estrecha entre los tres servicios, y estas peticiones de refuerzos aéreos llegaban a Londres por separado. Hubiera sido mejor que, en vez de hacerlo así, se hubieran puesto de acuerdo y hubieran hecho una petición conjunta, con una estrategia común y acordada para su solicitud, tal y como Tedder había sugerido. Las diferentes peticiones y sugerencias para el uso de los aviones no ayudaban. Wavell, por ejemplo, había enviado recomendaciones a la Oficina de Guerra solicitando la creación de una sección aérea del ejército. A los comandantes de tierra les parecía lo lógico que la RAF estuviera a su entera disposición, proporcionando un permanente paraguas

aéreo y preparada para proporcionarles artillería aérea en cualquier momento en que surgiera un objetivo apropiado. Esto no era realista a ciertos niveles, pero, además, resultaba en un uso ineficaz e ineficiente de la fuerza aérea, y Tedder, con toda la razón, criticó seriamente las sugerencias de Wavell, como también hizo el Ministerio del Aire.

Tedder cumplió los cincuenta y uno en la segunda semana de julio; era alto, delgado y rara vez se lo veía sin una pipa de cánula recta sobresaliendo por un lado de la boca, lo cual daba la impresión de que toda su cara estuviera algo torcida hacia el lado de donde colgaba la pipa. Escocés de nacimiento, en un principio había planeado hacerse diplomático, pero, con el estallido de la Primera Guerra Mundial, se había alistado en el Regimiento Dorset y, después de servir en Francia, volvió a Dorset donde se lesionó gravemente la rodilla. Esto puso fin a su carrera en la infantería y entonces solicitó, y le fue concedido, un traslado al Real Cuerpo Aéreo. Una vez conseguido esto, volvió a Francia y se incorporó como comandante del 70.º Escuadrón en el Frente Occidental, antes de terminar la guerra, donde ayudó a desarrollar técnicas de lanzamiento de bombas en Egipto. Después de la guerra, siguió en la RAF y ascendió rápidamente en el escalafón. Tras una temporada como comandante del aire del Lejano Oriente, volvió a Gran Bretaña como director general de Investigación y Desarrollo, un puesto desde el que inyectó dinamismo y visión de futuro; en su punto de mira estaba que el Ministerio del Aire aprobara el desarrollo de bombarderos cuatrimotores y que un nuevo caza como el Spitfire se pusiera en servicio. En el otoño de 1940, estaba trabajando con Beaverbrook en el Ministerio de Producción Aeronáutica, pero no se llevaban bien. Consiguió escapar de allí cuando lo trasladaron a Oriente Próximo para trabajar como comandante del aire adjunto. Cuando retiraron a Longmore, a principios de junio, Tedder ocupó su puesto.

La RAF no solo había realizado un gran desempeño en Siria sino que también había actuado con valentía durante Battleaxe, protegiendo el avance de las tropas de tierra hacia el frente y hostigando a las tropas enemigas. Sin embargo, Tedder era realista acerca de las inevitables recriminaciones. «Hay una cosa clara —anotó en su diario sobre Battleaxe— y es que todo este asunto es un completo fracaso. El único aspecto positivo es que nuestros muchachos han estado sencillamente extraordinarios y han hecho

más de lo que el Ejército podría haber esperado. Habrá una caza de brujas buscando un chivo expiatorio después de esto, y sé que tenemos todas las papeletas para un posible sacrificio, ¡pero no creo que se produzca esta vez!».[8]

Y no solo no se produjo sino que Wavell fue el destituido. «Bueno, probablemente sea bueno hacer un cambio de jugadores —le dijo Wavell a Tedder—. Y últimamente me han metido uno o dos goles».[9] A Tedder, Wavell le había caído bastante bien, pero, en su opinión, en el futuro, la RAF y el Ejército necesitaban una cooperación y una comunicación mucho más estrechas. Una formación adecuada, sobre todo en señales de comunicación, era lo que necesitaba el Ejército, y las fuerzas aéreas bajo su mando necesitaban más entrenamiento en operaciones combinadas. Con Auchinleck recién nombrado comandante en jefe, había una oportunidad perfecta para reforzar esta cooperación cada vez más importante. Pero lo que era ineludible es que hacían falta más aviones. Los refuerzos empezaron a llegar, nada menos que otros 394 aviones de todas las clases, entre ellos 204 Hurricane, solo en junio, lo cual demostró lo que se podía llegar a hacer.[10] Todos los Hurricane estaban en muy buenas condiciones, pero habían quedado desfasados en 1940 y lo estaban todavía más en 1941. Con todo, las entregas de junio eran un paso importante en la buena dirección. En Oriente Próximo, fuera como fuese, tanto Tedder como ahora Auchinleck comprendieron que a la RAF le tocaba desempeñar un papel principal, tanto como fuerza de bombardeo estratégica, como para proporcionar un estrecho apoyo aéreo a las tropas de tierra. Operaciones terrestres como las de Grecia y Creta, donde el apoyo aéreo había sido virtualmente inexistente, no podían repetirse.

Jock Colville estaba en Chequers para el fin de semana cuando, en la mañana del domingo 22 de junio, lo despertó una llamada de teléfono que le anunciaba que Alemania había invadido la Unión Soviética. A toda prisa hizo un recorrido por los dormitorios para dar la noticia, entre ellos al primer ministro, que recibió la revelación con una sonrisa de satisfacción. También estaba en la casa John Winant, el embajador de Estados Unidos, que se preguntó si no se trataría de algún tipo de montaje de Hitler y Stalin. A medida que avanzaba el día, se hizo más evidente que no era así. Durante la cena, el primer ministro dijo que ahora se estaba

masacrando a los campesinos rusos; Gran Bretaña tenía que dejar a un lado su odio al comunismo y tender la mano a los seres humanos caídos en desgracia. Avanzada la noche, cuando Churchill se retiró a su dormitorio, repitió que le parecía maravilloso que Rusia se fuera a enfrentar a Alemania. En pocas semanas, Gran Bretaña y la Unión Soviética firmarían, el 12 de julio, un pacto de asistencia mutua; si hubieran sido capaces de hacerlo dos años antes, qué diferentes podrían haber sido las cosas.

En Estados Unidos, Harry Hopkins había escuchado las noticias bien entrada la noche del día 21. Su primera reacción fue de alegría, pero, a continuación, comenzó a preocuparse por las inevitables exigencias de ayuda por parte de Rusia. Entretanto, Henry Stimson, secretario de Guerra, decidió tomarse un tiempo para reflexionar sobre estas importantes noticias y luego consultar con el general Marshall y con la División de Planes de Guerra. Le agradó descubrir que los puntos de vista de todos ellos coincidían del todo con el suyo propio. En resumidas cuentas, reconocieron que en las próximas semanas, e incluso en los próximos meses, Alemania estaría metida de hoz y coz en la Unión Soviética, lo cual daba a Estados Unidos la oportunidad ideal para empezar a enviar ayuda de verdad a Gran Bretaña a través del Atlántico. «Con esta demostración de la ambición y perfidia de los nazis —le escribió a Roosevelt— la puerta queda abierta de par en par para que usted propicie directamente la victoria en la batalla del Atlántico Norte».[11]

Aunque Roosevelt no estaba en desacuerdo, en Washington la mayoría parecía pensar que Rusia sería barrida. Sin embargo, aunque los avances iniciales alemanes fueron impresionantes, Roosevelt no estaba convencido de que la Unión Soviética fuera a desmoronarse y prefirió adoptar un enfoque más mesurado; antes de precipitarse, quería saber exactamente qué ayuda necesitaba Rusia y cómo se le podría prestar. De cualquier modo, en la segunda semana de julio, a Roosevelt le pareció que había muchas otras cosas que tomar en consideración; estaba también la inminente implicación de la marina de Estados Unidos en la batalla del Atlántico, acordada en las conversaciones ABC-1, que, sin embargo, todavía no se había puesto en práctica. En la tarde del 11 de julio, durante una larga charla con Hopkins en el estudio de la Casa Blanca, le pidió a su amigo que cruzara el Atlántico una vez más para visitar a los británicos. Es más, Roosevelt había

decidido que, finalmente, había llegado el momento de reunirse con Churchill en persona. En Londres, Hopkins tendría que fijar la fecha para esa reunión, preferiblemente en algún lugar a bordo de un barco.

Estados Unidos todavía no había declarado la guerra, ni tampoco se había realizado ningún movimiento para crear una alianza formal con el Reino Unido. Sin embargo, resultaba incuestionable que se estaba forjando una asociación en aras de un objetivo común: derrotar a la Alemania nazi.

Glosario

AASF	Advanced Air Striking Force (Fuerza de Ataque Aéreo Avanzada)
AI	Air Interceptor (interceptador aéreo)
ARP	Air Raid Precautions (Precauciones para Ataques Aéreos)
ASDIC	British naval vessels' onboard sonar (sonar a bordo de los buques de guerra británicos)
Auftragstaktik	Mando en misión
BdU	*Befehlshaber der U-boote* (Comandante supremo de los submarinos alemanes). Esta denominación se utilizaba tanto para designar el cargo como para referirse al cuartel general de la flota.
BEF	British Expeditionary Force (Fuerza Expedicionaria Británica)
Bewegungskrieg	Guerra del movimiento relámpago
Bren	Ametralladora ligera británica
chasseurs alpins	Tropas francesas de montaña
CIGS	Chief of the Imperial General Staff (jefe del Estado Mayor Imperial General)
EG	Royal Navy Escort Group
Fahnenjunker	Aspirante a oficial
Fallschirmjäger	Paracaidistas alemanes
Feldwebel	Suboficial alemán equivalente a sargento
Gebirgsjäger	Tropas de montaña alemanas
Geschwader	Grupo de escuadrones de la Luftwaffe

He	Heinkel
HF/DF	High Frequency Direction Finding (detector de dirección de alta frecuencia)
Huff-Duff	Término argótico para referirse al HF/DF
HX	Ruta para convoyes de América del Norte a Gran Bretaña
IFF	Identification Friend or Foe (identificador amigo-enemigo)
Ju	Junker
Kriegsmarine	Marina alemana
Luftwaffe	Fuerza aérea alemana
Me	Messerschmitt
MG	*machine gun* (ametralladora)
MG34	Ametralladora alemana, fabricada por primera vez en 1934
MOMP	Mid-Ocean Meeting Point (Punto de Encuentro del Océano Central)
MP40	Subfusil fabricado en 1940
NCS	Naval Control of Shipping (Control Naval de Navegación)
NDAC	National Defense Advisory Commission (US) (Comisión Nacional Asesora de la Defensa de EE. UU.)
Oberjäger	Suboficial más joven dentro de las divisiones de montaña y aéreas alemanas
OKH	Oberkommando des Heeres (Alto Mando del Ejército)
OKM	Oberkommando der Marine (Alto Mando Naval)
OKW	Oberkommando der Wehrmacht (Estado Mayor Conjunto del Ejército, la Marina y las Fuerzas Aéreas)
ON(F)	Ruta de convoyes rápidos de Gran Bretaña a América del Norte

ON(S)	Ruta de convoyes lentos de Gran Bretaña a América del Norte
OTU	Operational Training Unit (Unidad de Entrenamiento Operativo)
Panzer	Tanque en alemán. Había muchas variantes o «marcas», denominadas normalmente Mk I, Mk II, etc.
RAD	Reichsarbeitsdienst – Servicio Laboral del Reich, para los jóvenes tras finalizar la escuela y antes de alistarse en el ejército
Regia Aeronautica	Real Fuerza Aérea italiana
Regio Esercito	Ejército Real italiano
RNS	Reichsnährstand (Departamento de Alimentación y Agricultura)
RWM	Reichswirtschaftministerium (Ministerio de Asuntos Económicos del Reich)
SC	Ruta de convoyes lentos de América del Norte a Reino Unido
Schmeisser	Nombre que daban los Aliados a los subfusiles alemanes
Schwerpunkt	Punto principal de ataque
SIM	Servizio Informazioni Militari (Servicio Secreto de Inteligencia italiano)
SL	Ruta de convoyes lentos de Sierra Leona a Gran Bretaña
SOE	Special Operations Executive (Ejecutivo de Operaciones Especiales)
SOE	Senior Officer Escort (Oficial Superior de Escolta)
Spandau	Nombre que daban los Aliados a las ametralladoras alemanas
Staffel	Escuadrón alemán
Sturzkampfflugzeug	Bombarderos en picado Stuka
WACI	Instrucciones para Convoyes de los Accesos Occidentales
Wehrmacht	Fuerzas Armadas alemanas
Zerstörer	«Destructor» en alemán. Nombre que daba la Luftwaffe al Messerschmitt 110

Fuerzas navales durante el estallido de la guerra

(solo se muestran los principales barcos)

	Cifras el 1 de septiembre de 1939	En construcción el 1 de septiembre 1939
GRAN BRETAÑA		
Acorazados	15	9
Portaviones	7	6
Cruceros pesados	15	–
Cruceros ligeros	41	9
Cruceros antiaéreos	8	16
Cruceros lanzaminas	1	1
Destructores modernos	113	24
Destructores antiguos	68	–
Submarinos modernos	53	11
Submarinos antiguos	12	–
Escoltas (Corbetas, etc.)	54	80
Flota de barreminas	44	10
Monitores de cañones	2	–
FRANCIA		
Acorazados	7	4
Portaviones	1	–
Cruceros pesados	7	–
Cruceros ligeros	12	3
Destructores	78	27
Submarinos	81	38
Dragaminas y lanchas armadas	56	30
ALEMANIA		
Acorazados	2	11 *(solo el* Bismarck *terminado)*
Acorazados antiguos	2	–
Acorazados de bolsillo	3	–
Portaviones	–	2 *(sin terminar)*
Cruceros pesados	2	3 *(solo 1 terminado)*

Cruceros ligeros	6	6 *(ninguno terminado)*
Destructores	22	12
Lanchas torpederas *(S-boote)*	20	13
Submarinos	62	50
ITALIA		
Acorazados	6 *(4 en remodelación)*	–
Portaviones	–	1
Cruceros pesados	7	–
Cruceros ligeros	12	3
Destructores de flota	61	–
Destructores de escolta	73	–
Submarinos	116	–
Lanchas torpederas	67	–

Comparación de fuerzas militares
(respecto al 10 mayo de 1940)

Total real de fuerza aérea de combate

Francia	3 097
Gran Bretaña	1 150
Bélgica	140
Holanda	82
TOTAL	4 469
Alemania	3 578

Fuerza de tanques

Alemania	2 439
Francia	3 254

Fuerza de artillería

Alemania	7 378
Francia	10 700
Gran Bretaña	1 280
Bélgica	1 338
Holanda	656

Divisiones en el frente

Alemania	135
Francia	117
Gran Bretaña (BEF)	13
Bélgica	22
Holanda	10

Fuente: *Blitzkrig Legend,* de Karl Heinz-Frieser

Producción de aviones en 1940

Cazas de un solo motor
(medias mensuales)

	Alemania	Gran Bretaña	Estados Unidos
1939			
Media mensual	128	85	–
1940			
1.er cuatrimestre	113	159	–
2.º cuatrimestre	197	342	12
3.er cuatrimestre	210	480	91
4.º cuatrimestre	89	447	156
1941			
1.er cuatrimestre	160	486	146
2.º cuatrimestre	326	557	152

Aviones bimotores
(medias mensuales)

1939			
Media mensual	219	151	–
1940			
1.er cuatrimestre	264	151	24
2.º cuatrimestre	435	288	24
3.er cuatrimestre	470	365	28
4.º cuatrimestre	369	339	20

Aviones bimotores (continuación)

1941	**Alemania**	**Gran Bretaña**	**Estados Unidos**
1.er cuatrimestre	366	375	51
2.º cuatrimestre	353	428	106
3.er cuatrimestre	454	438	169
4.º cuatrimestre	373	407	224

Aviones cuatrimotores

1940			
1.er cuatrimestre	3	–	5
2.º cuatrimestre	3	1	–
3.er cuatrimestre	3	3	6
4.º cuatrimestre	3	11	9
1941			
1.er cuatrimestre	5	25	17
2.º cuatrimestre	5	34	18

Fuentes: BA-MA ZA3; *The Strategic Air Offensive Against Germany 1939-1945*, volumen IV, apéndice XXIV; GSWW volumen II, tabla IX.III

Producción de armamento 1939-mayo 1940

Armas de los principales ejércitos, alemán y británico, septiembre 1939-mayo 1940

Armas *Alemán / británico*	Sep.-dic. 1939	Ene.-abril 1940	Mayo 1940
Rifles (miles)	279 / 18,7	310,4 / 26,8	101,6 / 11,1
Ametralladoras	12,7 / 6,9	14,7 / 7,4	5,2 / 2,9
Artillería de campo	773 / –	675 / 51	217 / 63
Armas pesadas antiaéreas	192 / 224	317 / 234	86 / 94
Tanques	247 / 314	283 / 287	116 / 138

Producción alemana y británica de tanques

	Alemania	Gran Bretaña
Preguerra	3 503	1 148
Sep.–dic. 1939	370	314
1940	1 888	1 093
1941	3 263	4 841

Fuente: *British War Production*, tabla 25, y BA-MA RH8/v3743

Producción de armamento 1940-1941

(en miles de millones de dólares de 1944 de Estados Unidos)

	1940	1941
Estados Unidos	1,5	4,5
Gran Bretaña	3,5	6,5
URSS	5,0	8,5
Alemania	6,0	6,0
Japón	1,0	2,0

Fuente: GSWW volumen V/IA, tabla II.V.4

Aumento en la producción de armamento 1940-1941

(porcentaje del año anterior)

	1940	1941
Estados Unidos	150	200
Gran Bretaña	250	86
URSS	52	70
Alemania	76	0
Japón	–	100

Fuente: GSWW volumen V/IA, tabla II.V.1

Efectos del bloqueo sobre Alemania:

Importación de materias primas en Alemania
(1938 = 100)

1939		1940	
Julio	109	Enero	17
Agosto	99	Febrero	30
Septiembre	66	Marzo	13
Octubre	49	Abril	24
Noviembre	44	Mayo	17
Diciembre	57	Junio	29

Fuente: GSWW volumen V/IA, diagrama II.II.3

Efectos de la guerra en el comercio británico:

Importaciones y exportaciones
(1938 = 100)

	1938	1939	1940	1941
Importaciones	100	97	94	82
Exportaciones	100	94	72	56

Fuente: *Fighting With Figures,* tabla 9.4

Cronología

Agosto 1939 – junio 1941

1939

Agosto

23 Pacto Molotov - Von Ribbentrop firmado en Moscú.

24 El gobierno británico aprueba la Ley de Poderes de Emergencia.

Septiembre

1 Alemania invade Polonia. En Gran Bretaña empieza la evacuación.

2 Gran Bretaña y Francia dan ultimátums a Alemania.

3 Gran Bretaña y Francia declaran la guerra a Alemania, igual que Australia, Nueva Zelanda, Canadá y todos los dominios británicos.
Chamberlain forma un nuevo Gabinete de Guerra con Churchill nuevamente como primer lord del Almirantazgo y Eden como secretario de Estado para Asuntos del Dominio.

5 Estados Unidos se declara neutral.

6 El primer ministro de Sudáfrica, Jan Smuts, declara la guerra a Alemania.

9 La fuerza expedicionaria británica empieza a desembarcar en Francia. Durante el mes de septiembre llegan 160 000 hombres y 24 000 vehículos.

17 Invasión soviética de Polonia. El *U-29* hunde al portaviones británico HMS *Courageous* al sudoeste de Irlanda.

18 Varsovia sitiada.

19 Las fuerzas alemanas y soviéticas conectan en Brest-Litovsk.

27 Los comandantes de alta graduación de Hitler reciben la orden de prepararse para una ofensiva en el oeste a la mayor brevedad.

Octubre

6 La última resistencia polaca abandona.

9 Hitler da la orden de atacar por el oeste.

14 El *U-47* hunde al HMS *Royal Oak* en Scapa Flow.

Noviembre

4 Estados Unidos cambia la Ley de Neutralidad, que permite a los países beligerantes comprar armas a los proveedores particulares según la fórmula de pago al contado, utilizando los propios medios de transporte para entregar las armas.

30 Las fuerzas soviéticas invaden Finlandia.

Diciembre

13 El crucero pesado *Exeter* y los cruceros ligeros *Ajax* y *Achilles* entablan una batalla con el acorazado de bolsillo *Graf Spee* en la desembocadura del Río de la Plata, en Argentina.

17 Hundimiento del *Graf Spee.*

1940

Febrero

11 Acuerdo económico soviético-alemán.

16 Incidente del *Altmark.*

Marzo

12 Tratado de paz soviético-finlandés.

28 Gran Bretaña y Francia acuerdan no firmar la paz por separado. A partir del 5 de abril, planean minar las aguas noruegas para forzar a los barcos alemanes que transportan el mineral de hierro sueco a que se desvíen hacia mar abierto. Esto se retrasa hasta el 8 de abril.

Abril

9 Invasión alemana de Dinamarca y Noruega. Primer uso de las tropas aerotransportadas en el asalto a Oslo. El crucero alemán *Blücher* es hundido por las baterías costeras de Noruega con la pérdida de alrededor de trescientas vidas.

El *Gneisenau,* gravemente dañado por el HMS *Renown.* El crucero *Karlsruhe,* hundido en Kristiansand por un submarino británico.

10 Ataque de la Marina Real a los barcos alemanes en Narvik.

11 El primer contingente británico se embarca para Noruega.

15 Desembarcos británicos cerca de Narvik.

16 Desembarcos aliados en Namsos.

21 Lillehammer ocupada por los alemanes.

22 Desembarcos aliados en Åndalsnes.

26 Decisión aliada de evacuar el sur de Noruega.

28 *Chasseurs alpins* franceses entran en Narvik.

Mayo

6 3 000 legionarios de la Legión Extranjera francesa llegan a Narvik.

9 Moción de censura en la Cámara de los Comunes. La Brigada Polaca llega a Narvik.

10 Alemania lanza un ataque contra el oeste.

Chamberlain dimite y Churchill se convierte en primer ministro.

13 Guderian cruza el Mosa en Sedán, y Reinhardt en Monthermé. Rommel cruza el Mosa en Dinant.

El discurso de Churchill «sangre, sudor y lágrimas».

14 La Luftwaffe bombardea el centro de Róterdam.

El gobierno británico (Eden) emite un mensaje de radio para los Voluntarios de la Defensa Local.

15 La 5.ª *Panzerdivision* destruye la 1.ª División acorazada francesa.

Inicio de la ofensiva estratégica de la RAF contra Alemania.

Holanda capitula y todo el frente del Mosa se derrumba.

Reynaud le dice a Churchill: «Nosotros hemos perdido la batalla».

Churchill apela a Roosevelt por el préstamo de destructores.

16 Churchill vuela a París para reunirse con Reynaud y el general Gamelin.

17 Los alemanes entran en Bruselas.

18 Gamelin destituido y reemplazado por el general Weygand.

19 El general Gort empieza a pensar en la evacuación de la BEE Churchill ordena que no se envíen más cazas a Francia.

20 Los alemanes entran en Amiens y Abbeville y luego ocupan la costa del Canal.

21 Contraataque británico en Arrás.

Hitler empieza a pensar en Inglaterra cuando prepara la invasión con Raeder.

23 El rey Jorge VI se dirige por radio a sus súbditos y convoca el Día de Plegaria Nacional para el domingo.

24 Hitler dicta una orden de alto a su avanzadilla de Panzer.

25 Churchill despide al general Ironside. Se hace cargo el general Brooke como Jefe del Estado Mayor Imperial General.

Boulogne cae ante los alemanes.

26 Día de Plegaria Nacional en Gran Bretaña. Reynaud vuela a Londres para una reunión con los británicos.

Churchill y Halifax se enfrentan.

Calais cae ante los alemanes.

Empieza la Operación Dinamo.

Las primeras tropas de Dunquerque regresan al Reino Unido.

27 El rey Leopoldo de Bélgica decide rendirse.

Dunquerque sufre su peor día de bombardeos.

Halifax amenaza con dimitir.

28 Churchill se asegura el apoyo del Gabinete a la lucha en todas las costas.

Los Aliados capturan Narvik.

29 El presidente Roosevelt invita a Bill Knudsen a la Casa Blanca.

31 El OKM empieza a trabajar en el plan de invasión de Gran Bretaña.

Junio

3 Finaliza la Operación Dinamo.

3–7 Evacuación de las tropas británicas del norte de Noruega.

4 Discurso de Churchill «Nunca nos rendiremos».

5 Los alemanes lanzan el «Plan Rojo».

10 Mussolini declara la guerra a Gran Bretaña y Francia.

Churchill vuela a Francia para mantener conversaciones con el gobierno francés, ahora en Briare.

10–11 Primer ataque del Mando de Bombardeo sobre Italia (Turín).

12 España se declara no-beligerante. El general Weygand urge a Reynaud a que busque un armisticio.

13 Churchill vuela de nuevo a Francia.

14 Los alemanes entran en París.

Keitel dicta una directiva del OKW para la guerra contra Gran Bretaña y para la reducción del Ejército alemán a 120 divisiones.

15 La Operación Ariel empieza a traer de vuelta a las tropas restantes de la BEF en Francia desde Cherburgo, Saint-Malo, Brest, Saint-Nazaire y La Pallice.

16 Reynaud dimite y Pétain se hace cargo.

17 El gobierno francés pide a Alemania un armisticio.

18 Primera alocución por radio de De Gaulle.
Churchill pronuncia su discurso «El mejor momento».

18–20 Destruido el puerto de Brest. La Flota francesa se echa a la mar, sobre todo en dirección al norte de África.
Hitler se entrevista con Mussolini y Ciano. Hablan en privado sobre el asalto por tierra y aire a Inglaterra.

22 Francia firma la rendición.
Desmovilización y desarme de la Flota francesa.

23 Los HMS *Ark Royal* y *Hood* arriban a Gibraltar.

24 El OKH dicta una orden para el reagrupamiento del Ejército y para los «preparativos contra Inglaterra».
Francia firma el armisticio con Italia.

25 Terminan las últimas luchas en Francia.

26 Turquía anuncia que será no beligerante.

28 Aprobada la Ley de Defensa Nacional de Estados Unidos. Reconocen a De Gaulle como líder de la Francia Libre.

30 Los alemanes desembarcan en las islas del Canal.

Julio

1 Halder se embarca con entusiasmo en la planificación de la invasión; reunión con el almirante Schniewind.

2 Hitler ordena la evaluación y los preparativos para iniciar la Operación León Marino.
El gobierno francés se instala en Vichy.

3 Operación Catapulta; destrucción de la flota francesa en Mers-el-Kébir.

4 Rotas las relaciones diplomáticas entre el Reino Unido y Vichy.

6 Hitler regresa triunfante a Berlín.

9 Acción naval en las aguas de Calabria en el Mediterráneo entre las flotas británica e italiana.

10 La Asamblea Nacional Francesa concede plenos poderes a Pétain.
Hitler pide que la artillería costera sea entrenada sobre Gran Bretaña.

11 Raeder informa a Hitler en el Berghof sobre los preparativos para la invasión de Inglaterra.
Pierre Laval nombrado primer ministro de Francia.

13 Halder y Von Brauchitsch informan a Hitler en el Berghof sobre la invasión de Inglaterra.

14 Rusia incorpora los estados bálticos a la Unión Soviética.

17 Se cancela la directiva de Hitler sobre la Operación León Marino.

19 Oferta de paz de Hitler a Gran Bretaña.

21 Primera mención de Hitler del ataque a Rusia.

22 Halifax pronuncia un discurso rechazando la oferta de paz de Hitler.
Constitución del ejecutivo de operaciones especiales.

25 Duros y repetidos ataques de la Luftwaffe sobre las aguas de Dover. La RAF frecuentemente superada en número.

Agosto

1 Halder recibe la *Directiva n.º 16* de Hitler para la guerra aérea contra Gran Bretaña.

2 Göring dicta una orden para el *Adlertag*.

3 Fuerza real de la Luftwaffe contra Gran Bretaña: cazas monomotor, 760; cazas bimotor, 230; bombarderos, 823 (inc. Noruega); bombarderos hundidos, 343.

4 Los italianos invaden la Somalilandia británica.

13 *Adlertag*. Ataques coordinados sobre los aeródromos del sur de Inglaterra.
Gran Bretaña decide enviar tanques a Oriente Medio.

14 Gran Bretaña y Estados Unidos aceptan en principio el trato de destructores por bases.

17 Hitler declara un bloqueo total a las islas Británicas.

18 El día más duro. Pérdidas: el Mando de Caza 33 / LW 67 de la RAF. Ataques coordinados sobre los aeródromos del sureste de Inglaterra.

20 Discurso de Churchill «Nunca en el campo de los conflictos humanos...».

23 Los Voluntarios de Defensa se convierten en Guardia Nacional.

25 Noche: Primer ataque sobre Berlín del Mando de Bombardeo de la RAF.

Septiembre

2 El acuerdo de destructores por bases, ratificado entre Gran Bretaña y Estados Unidos.

7 Sábado negro: la Luftwaffe bombardea Londres tarde y noche con más de trescientos bombarderos.
La Operación León Marino, retrasada hasta el 24 de septiembre.

11 La Luftwaffe ataca Londres y Southampton.

Italia invade Egipto.

15 Más de doscientos bombarderos atacan Londres y treinta bombardean Portland y Southampton. Pérdidas: RAF 31 / LW 61.

16 Estados Unidos: El Congreso aprueba la Ley del Servicio Selectivo.

21 Un *U-48* y otros cuatro submarinos se unen a un *U-47* para formar la manada más numerosa jamás concentrada contra un convoy.

Cyril Thompson y la Misión Británica de Construcción Naval embarcan rumbo a Estados Unidos.

23 Los británicos y la Francia Libre atacan Dakar.

27 Pacto Tripartito firmado entre Japón, Alemania e Italia.

28 Llamamiento final del almirante Forbes para poder utilizar su flota de una manera más ofensiva.

Octubre

12 La Operación León Marino se retrasa hasta la primavera de 1941.

17 Reunión del ministro del Aire en la que Dowding es apuñalado por la espalda.

23–24 Hitler se reúne con Franco y Pétain.

28 Los italianos invaden Grecia.

29 Bill Knudsen reúne a los ejecutivos estadounidenses del automóvil en Nueva York.

Noviembre

4 Los griegos empujan a los italianos hacia Albania.

5 Roosevelt es reelegido por tercera vez.

11–12 Ataque británico contra la Flota italiana en Tarento.

12 Hitler ordena la invasión Alemana de Grecia.

14 La Luftwaffe ataca Coventry.

20–24 Hungría, Rumanía y Eslovaquia se unen al Eje.

Diciembre

9 Los británicos montan una contraofensiva en Egipto: la Operación Compass. La Marina Real bombardea Maktila y Sidi Barrani.

11 Sidi Barrani capturada.

13 Hitler promulga una directiva para la ocupación de los Balcanes.

18 Hitler promulga una directiva para la invasión de Rusia.

19 Mussolini pide ayuda a los alemanes en el norte de África.

1941

Enero

1 La Fuerza del Desierto Occidental pasa a llamarse XXX Cuerpo.

2 La Marina Real bombardea Bardia.

5 Los australianos capturan Bardia: el general Bergonzoli rinde a 45 000 italianos, 130 tanques. Solo 500 bajas australianas.

6 Churchill ordena a Wavell enviar tropas a Grecia.

7 Tobruk sitiada.

20 El emperador Haile Selassie regresa a Abisinia.

22 Rendición de Tobruk: 25 000 italianos capturados, además de 208 cañones y tanques. Bajas combinadas británicas y australianas: 450. Wavell ordena capturar Benghazi.

24 La Fuerza del Sur del general Cunningham invade la Somalia italiana desde Kenia.

Febrero

3 Las fuerzas británicas atacan Keren en Eritrea.

12 Los italianos rinden 20 000 hombres, armas y 120 tanques a una pequeña tropa de 3 000 británicos. Eden: «Nunca tantos se han rendido a tan pocos».

El *Generalmajor* Erwin Rommel llega a Trípoli.

25 Mogadiscio tomado por las fuerzas británicas de Nigeria.

Marzo

1 Bulgaria se une al Eje.

4 Ataque del mando británico contra las islas Lofoten.

7 Las tropas de tierra británicas llegan a Grecia.

Günther Prien y el *U-47* perdidos en el mar.

11 El arriendo y préstamo se aprueba por ley en Estados Unidos.

16 Las tropas británicas de Adén desembarcan y se dirigen hacia Berbera, en la Somalia británica.

17 Joachim Schepke muerto y el *U-100* hundido; Otto Kretschmer capturado y el *U-99* hundido.

24 Rommel realiza ofensivas limitadas para capturar El Agheila.

La Somalia británica despejada de italianos.

25 Yugoslavia se une al Eje.

27 Golpe de Estado en Yugoslavia y revocación del pacto.

ABC-1: Firma del acuerdo entre Gran Bretaña y Estados Unidos.

27–29 La flota británica del Mediterráneo toma la flota italiana en la batalla del Cabo Matapán.

Abril

1 La Fuerza del Norte del general Platt toma Asmara, capital de Eritrea.

Rashid Ali al-Gailani, en un golpe de Estado pro-Eje, toma el poder en Iraq.

4 Rommel ocupa Bengasi sin oposición.

6 Alemania invade Yugoslavia y Grecia.

Las fuerzas de Haile Selassie toman los fuertes italianos de Deba Markos.

9 Rommel ocupa Bardia.

12 Las fuerzas de Rommel cierran el cerco de Tobruk.

17 Yugoslavia se rinde.

27 Los alemanes entran en Atenas.

Mayo

2 Los británicos atacan Iraq desde Palestina.

Haile Selassie retorna a Adís Abeba cinco años después del inicio de la ocupación italiana.

9 Fritz-Julius Lemp muerto y capturan la máquina Enigma del *U-110* y el libro de códigos.

18 Faluya, en Iraq, reconquistada.

19 Rendición formal de los italianos en África Oriental.

20 Las fuerzas aerotransportadas alemanas aterrizan en Creta.

24 El *Bismarck* hunde el HMS *Hood*.

27 Hundimiento del *Bismarck*.

30 Se desactivan las revueltas en Iraq.

Junio

1 Los alemanes aseguran Creta.

2 Se forma en Egipto el gobierno griego en el exilio.

8 Las fuerzas británicas y de la Francia Libre lanzan la Operación Exporter, atacando la Siria de Vichy y el Líbano desde Palestina.

15 Lanzada la Operación Battleaxe para liberar Tobruk.

17 Cancelada la Operación Battleaxe. 91 tanques perdidos.

22 Se inicia la Operación Barbarroja.

Notas

Abreviaturas usadas en las notas

EA	Entrevista del autor
BA-MA	Bundesarchiv-Militärarchiv, Friburgo, Alemania
ACC	Archivos del Colegio Churchill, Cambridge, Reino Unido
DTA	Deutsches Tagebucharchiv, Emmendingen, Alemania
FADN	Fondazione Archivio Diaristico Nazionale, Pieve Santo Stefano, Italia
GSWW	Militärgeschichtliches Forschungsamt: *Germany and the Second World War*
MIG	Museo Imperial de Guerra, Londres, Reino Unido
AANR	Administración de Archivos Nacionales y Registros, Washington D. C., Estados Unidos
AN	Archivos Nacionales, Kew, Londres, Reino Unido
WSC	Winston Churchill, *La Segunda Guerra Mundial*

Introducción

1 EA con Tom Neil.
2 EA con David Render.

Primera parte: Estalla la guerra

1. La cuenta atrás

1 John E. Skinner, Archivos de Historia Oral de Rutgers.
2 Despedida de Lou Gehrig, Archivo de Películas Históricas, YouTube.
3 Citado en Dallek, *Franklin D. Roosevelt*, pág. 11.
4 Citado en Reynolds, *Creation of the Anglo-American Alliance*, pág. 57.
5 Ciano, *Diario*, 26/6/1939–2/7/1939.
6 Ibíd., 21–23/5/1939.
7 Ibíd.

2. La diplomacia

1 Citado en Irving, *Göring*, pág. 256.
2 Beaufre, *1940*, pág. 97.
3 Ibíd., pág. 100.
4 Ciano, *Diario*, 6/8/1939.
5 Ibíd.
6 Ibíd., 11/8/1939.
7 Muggeridge, *Ciano's Diplomatic Papers*, «Primera conversación con el Führer», 12 agosto 1939.
8 Ibíd., 13/8/1939.
9 Ibíd., 14/8/1939.

3. El tiempo se acaba

1 Citado en Spears, *Assignment to Catastrophe*, pág. 18.
2 Beaufre, *1940*, pág. 123.
3 Ibíd.
4 Speer, *Inside the Third Reich*, pág. 234.
5 Citado en Sereny, *Albert Speer*, pág. 186.
6 Speer, *Inside the Third Reich*, pág. 234.
7 Spears, *Assignment to Catastrophe*, pág. 23.
8 Citado en Kershaw, *Hitler: 1936–1945, Nemesis*, pág. 208.
9 *GSWW*, Vol. II, pág. 75.
10 Citado en Warlimont, *Inside Hitler's Headquarters*, pág. 13.
11 Engel, *Heart of the Reich* (diario, 24/8/1939).
12 Speer, *Inside the Third Reich*, pág. 234.
13 Postan, *British War Production*, Apps. 2 y 4; *GSWW*, Vol. I, pág. 699.

4. El punto de no retorno

1 Ciano, *Diary*, 23/8/1939.
2 Ibíd.
3 Ibíd., 24/8/1939.
4 *Documents on the Origin of the War*, n.º 454.
5 Ibíd., n.º 456.
6 *The Times*, 11/11/1938, http://www.thetimes.co.uk/tto/archive
7 Ciano, *Diary*, 25/8/1939.
8 *Documents on the Origins of the War*, n.º 463.

9 Citado en Noakes y Pridham (comps.), *Nazism*, Vol. 2, Doc. n.º 267.
10 Citado en Ibíd.
11 Citado en Grunberger, *Social History of the Third Reich*, pág. 507.
12 Las cifras proceden de Hale, *Captive Press*, pág. 144.
13 Knocke, *I Flew for the Führer* (diario, 31/8/1939).
14 Herrmann, *Eagle's Wings*, pág. 54.
15 Topp, *Odyssey*, pág. 56.
16 Luck, *Panzer Commander*, pág. 26.

5. Se declara la guerra

1 Chambrun, *I Saw France Fall*, pág. 26.
2 AN, CAB 23/100.
3 Citado en Spears, *Assignment to Catastrophe*, pág. 31.
4 Citado en Ibíd., pág. 32.
5 Cox, diario, MIG 2769.
6 Ibíd.
7 Colville, *Fringes of Power*, Vol. 1, pág. 20.
8 Bradford White, *Andrée's War*, pág. 15.
9 Ibíd., pág. 45.
10 EA con Eric Brown.
11 Ibíd.
12 Goodson, *Tumult in the Clouds*, pág. 13.

6. A la deriva

1 WSC, Vol. 1, pág. 365.
2 Estas cifras pueden encontrarse en Roskill, *War at Sea*, Vol. 1, y en *GSWW*, Vol. II.
3 Detalles de los logros globales de Gran Bretaña pueden encontrarse en Edgerton, *Britain's War Machine* y *Warfare State*, también en Howlett, *Fighting With Figures*, Table 8.3, pág. 183.
4 Howlett, *Fighting With Figures*, pág. 377.
5 Carls, citado en *GSWW*, Vol. I, pág. 475.
6 Doenitz, *Memoirs*, pág. 42.
7 Ibíd., pág. 47.
8 Suhren y Brustat-Naval, *Teddy Suhren*, pág. 65.
9 Citado en Suhren, pág. 63.
10 Citado en Ibíd., pág. 63.
11 Suhren y Brustat-Naval, *Teddy Suhren*, pág. 64.

12 Citado en Blair, *Hitler's U-Boat War*, Vol. 1, pág. 85.

7. Ofensiva de reconocimiento

1 Gibson, *Enemy Coast Ahead*, pág. 35.
2 Gibson, *Enemy Coast Ahead*, pág. 38.
3 Citado en Horne, *To Lose a Battle*, pág. 141.
4 Barlone, *French Officer's Diary*, 2/9/39.
5 Ibíd., 5/9/39.
6 Ibíd., 11/9/39.
7 Ibíd.
8 Ibíd., 19/9/39.
9 Citado en Horne, *To Lose a Battle*, pág. 141.
10 Beaufre, *1940*, pág. 147.
11 Reynaud, *Thick of the Fight*, pág. 241.
12 Spears, *Assignment to Catastrophe*, pág. 51.
12 MIG 6854.
13 Macintyre, *U-Boat Killer*, pág. 9.
14 EA con Norman Field.
15 Estas cifras están citadas por Dennis, *Decision by Default*, pág. 27.

8. Escasez de vehículos

1 EA con Eric Brown.
2 Estas cifras están citadas en *Whitaker's Almanack* para 1940 y 1942, y en DiNardo, *Germany's Panzer Arm*, pág. 42.
3 El WiRüAmt cambió su nombre por el de Oficina de Armamento y Economía (Wirtschafts- und Rüstungsamt) a partir de Oficina de Economía (Wirtschaftsstab) al inicio de la guerra.
4 Citado en Schell, «Grundlagen der Motorisierung».
5 BA-MA RW18/822.
5 Knappe, *Soldat*, págs. 99-101.
6 Cifras de AANR RG 0498-UD205-1222 y de *GSWW*, Vol. II.
7 Cifras del Manual Técnico del Ejército de Estados Unidos TM-E 30-451, *Handbook of German Military Forces.*
8 Knappe/Brusaw, *Soldat*, pág. 158.

9. El ejército moderno

1 EA con Norman Field.

2 Christopherson, diarios, BA-MA.

10. Liderar la nación

1 Sevareid, *Not So Wild*, pág. 114.
2 Ibíd., pág. 116.
3 Roll, *Hopkins Touch*, pág. 125.
4 Encuestas citadas en Ibíd., pág. 127, y en Dallek, *Franklin D. Roosevelt*, pág. 201.
5 Citado en Roll, *Hopkins Touch*, pág. 126.
6 Roosevelt, *Public Papers and Addresses*, pág. 512.
7 Warlimont, *Inside Hitler's Headquarters*, pág. 54.
8 Citado en Trevor-Roper, *Hitler's War Directives*, pág. 50.

11. Atención al detalle

1 Las ametralladoras las aborda Daniel Musgrave en su tomo enciclopédico, *German Machineguns*, págs. 283-4.
2 BA-MA RH6/v2806.
3 Ibíd.
4 *Ausbildungsvorschrift fur die Infanterie*, Heft 2a, 1941.
5 BA-MA RH56/354.
6 Luck, *Panzer Commander*, pág. 20.

12. Plan Amarillo

1 Churchill, *War Speeches*, Vol. 1, pág. 115.
2 Colville, Fringes of Power, Vol. 1, 8/11/1939.
3 MIG 96/59/4.
4 Suhren y Brustat-Naval, *Teddy Suhren*, pág. 71.
5 La descripción de este ataque y contraataque está en Ibíd., págs. 73-80.
6 Halder, *Halder War Diary*, 18/2/1940.

13. El frente local

1 Dos y Lieff, *Letters From Berlin*, pág. 56.
2 Las cifras proceden de Farquharson, *The Plough and the Swastika*, pág. 175.
3 Las cifras proceden de *Whitaker's Almanack*, 1940.
4 Citado en Collingham, *Taste of War*, pág. 30.

5 *Documents on German Foreign Policy*, Serie D, Vol. 10, n.º 19.
6 Dos y Lieff, *Letters From Berlin*, pág. 59.
7 Citado en Paxton, *French Peasant Fascism*, pág. 14.
8 Citado en Ibíd., pág. 28.
9 Luchaire, *Ma drôle de vie*, pág. 84.
10 Street, *Hitler's Whistle*, pág. 12.
11 Citado en Langlands, «The Battle for Food», en Ginn, Goodman y Langlands, *Wartime Farm*, pág. 17; y en Short, Watkins y Martin, *Front Line of Freedom*, pág. 4.
12 Citado en Stapledon, *Way of the Land*, pág. 245.
13 *Land at War*, pág. 7.
14 Street, *Hitler's Whistle*, pág. 27.
15 Ibíd., pág. 13.
16 Cox, diario, 20/1/1940.
17 Citas procedentes de Zweiniger-Bargielowska, *Austerity in Britain*, pág. 192.
18 Cox, diario, 18/11/1939.
19 Ibíd., 8/1/1940.

14. Hierro en el alma

1 Citado en Fullilove, *Rendezvous With Destiny*, pág. 49.
2 Self, *Neville Chamberlain Diary Letters*, 16/3/1940.
3 Roosevelt, *Public Papers and Addresses*, Vol. IX, 16/3/1940.
4 Ciano, *Diario*, 26/2/1940.
5 Citado en MacGregor Knox, *Mussolini Unleashed*, pág. 68.
6 Las cifras están citadas en Ibíd., págs. 69-72.
7 Citado en Ciano, *Diario*, 18/1/1940.
8 Ibíd., 16/12/1939.
9 Ibíd., 18/1/1940.
10 Ibíd.
11 Citado en Ibíd., 6/3/1940.
12 Ibíd., 8/3/1940.
13 Lyttelton, *Memoirs of Lord Chandos*, pág. 152.
14 Estas cifras pueden encontrarse en Grove, *Defeat of the Enemy Attack*. Las pérdidas de convoyes fueron incluso más bajas, alrededor del 0,3 por ciento. Por ejemplo, 2224 barcos navegaron en convoyes costeros entre el 3 de septiembre y el 31 de diciembre de 1939, de los cuales solo siete fueron hundidos.
15 Las cifras de la importación de mineral de hierro por parte de los alemanes proceden de Butler, *Grand Strategy*, Vol. II, pág. 91.

16 *GSWW*, Vol. II, pág. 189.
17 Colville, *Fringes of Power*, Vol. 1, 29/1/1940.
18 Kennedy, *Business of War*, pág. 47.
19 Ibíd., pág. 48.
20 Ibíd., pág. 50.
21 Ibíd., pág. 51.

15. Completamente solo

1 Cifras citadas en Ciano, *Diario*, 22/2/1940.
2 Tooze, *Wages of Destruction*, pág. 332.
3 MIG EDS 1571.
4 Barlone, *French Officer's Diary*, 18/2/1940.
5 Chambrun, *I Saw France Fall*, pág. 63.
6 Beaufre, *1940*, pág. 170.
7 Spears, *Assignment to Catastrophe*, págs. 80-1.
8 Ibíd., pág. 86.
9 Ibíd., pág. 87.
10 Reynaud, *Thick of the Fight*, pág. 261.
11 Topp, *Odyssey*, pág. 62.
12 Ibíd., pág. 63.
13 Cox, diario, 28/1/1940.
14 Colville, *Fringes of Power*, Vol. 1, 2/2/1940.

Segunda parte: Alemania triunfante

16. Operación Weserübung

1 Hinchliffe, *Lent Papers*, pág. 60.
2 Ibíd., pág. 61.
3 Citado en Kersaudy, *Norway 1940*, pág. 49.
4 Spears, *Assignment to Catastrophe*, pág. 103.
5 Ibíd.
6 Citado en Ibíd., pág. 106.
7 Colville, *Fringes of Power*, Vol. 1, 6/4/1940.
8 Self, *Neville Chamberlain Diary Letters*, pág. 415.
9 Citado en Kersaudy, *Norway 1940*, pág. 68.
10 Hinchliffe, *Lent Papers*, pág. 61.
11 Ibíd.

12 EA con Gunnar Sonsteby.

17. La batalla de Noruega

1 Warlimont, *Inside Hitler's Headquarters*, pág. 76.
2 Topp, *Odyssey*, pág. 67.
3 Ibíd., pág. 69.
4 Kynoch, *Norway 1940*, pág. 12.
5 Citado en Smyth, *Abrupt Sierras*, pág. 85.
6 Ibíd., pág. 86.
7 Gibson, *Enemy Coast Ahead*, pág. 62.
8 Ibíd., pág. 63.
9 Ibíd., pág. 65.
10 Sonsteby, *Report from No. 24*, pág. 15.
11 Kynoch, *Norway 1940*, pág. 25.

18. Jugarse el todo por el todo

1 Citado en Frieser, *Blitzkrieg Legend*, pág. 329.
2 Citado en Guderian, *Panzer Leader*, pág. 92.
3 Citado en Frieser, *Blitzkrieg Legend*, pág. 98.
4 Citado en Emilio Faldella, *L'Italia e la seconda guerra*, pág. 734.
5 Ibíd.
6 Ciano, *Diario*, 24/4/1940.
7 Luchaire, *Ma drôle de vie*, pág. 92.
8 Ibíd., pág. 94.
9 Kynoch, *Norway 1940*, pág. 52.
10 Colville, *Fringes of Power*, Vol. 1, 24/4/1940.
11 Wight-Boycott, diario, 2/5/40, MIG 6854.
12 Kynoch, *Norway 1940*, pág. 148.
13 Warlimont, *Inside Hitler's Headquarters*, pág. 79.

19. Ataque en el oeste

1 Mahlke, *Memoirs*, pág. 83.
2 Ibíd., pág. 84.
3 Offenberg, *Lonely Warrior*, pág. 12.
4 Ibíd., pág. 13.
5 Ibíd., pág. 15.
6 Holland, *Battle of Britain*, pág. 49.

7 Reynaud, *Thick of the Fight*, pág. 287.
8 Chambrun, *I Saw France Fall*, pág. 69.
9 Ibíd., pág. 71.

20. La carrera hacia el Mosa

1 Alanbrooke, *War Diaries*, 10/5/1940.
2 Pöppel, *Heaven and Hell*, pág. 34.
3 Offenberg, *Lonely Warrior*, pág. 16.
4 EA con Billy Drake.
5 Knoller, *Living with the Enemy*, pág. 52.
6 Ibíd., pág. 74.
7 George Darley, MIG 15184.
8 Las cifras están citadas en Cardozier, *Mobilization of the United States*, pág. 73.
9 Citado en Klein, *Call to Arms*, pág. 34.
10 Luck, *Panzer Commander*, pág. 37.

21. La destrucción del Frente del Mosa

1 Knoller, *Living with the Enemy*, pág. 77.
2 Citado en Frieser, *Blitzkrieg Legend*, pág. 107.
3 Ibíd.
4 Guderian, *Panzer Leader*, pág. 101.
5 ACC, Bufton Papers, diario, 15/5/1940.
6 Bethke, diario, 13/5/1940, DTA, 652.9.
7 Drake/Shores, *Fighter Leader*.
8 Balck, *Ordnung im Chaos*, trad. David Zabecki.
9 Citado en Beaufre, *1940*, pág. 183.
10 Ibíd.
11 Ibíd., pág. 185.
12 Citado en Pogue, *George C. Marshall*, págs. 30-1.
13 Citado en Herman, *Freedom's Forge*, pág. 10.
14 Lowenheim, Langley y Jonas, *Roosevelt and Churchill*, Doc. 8, 15/5/1940.
15 Roosevelt, *Public Papers*, vol. 9, págs. 198-202.
16 Guderian, *Panzer Leader*, págs. 105-6.
17 Citado en Luck, *Panzer Commander*, pág. 37.

22. El cerco

1 Reynaud, *Thick of the Fight*, pág. 302.

2 Las cifras de pérdidas de aviones y personal del aire proceden de Cornwell, *The Battle of France Then and Now*. Los libros de esta serie se consideran de máxima autoridad en estos asuntos.
3 Mahlke, *Memoirs*, pág. 89.
4 Reynaud, *Thick of the Fight*, pág. 320
5 Bethke, diario, 15/5/40, DTA, 652.9.
6 Colville, *Fringes of Power*, Vol. 1, 16/5/1940.
7 Hartog y Kasaboski, *Occupied Garden*, pág. 64.
8 WSC, Vol. II, pág. 42; Reynaud, *Thick of the Fight*, págs. 323-5; Spears, *Assignment to Catastrophe*, pág. 150.
9 Sevareid, *Not So Wild*, pág. 139.
10 Offenberg, *Lonely Warrior*, pág. 23.
11 Chambrun, *I Saw France Fall*, pág. 77.
12 Luck, *Panzer Commander*, pág. 39.
13 Citado en Horne, *To Lose a Battle*, pág. 572.
14 Citado en Vinen, *Unfree French*, pág. 30.
15 MIG 15814.
16 Liddell Hart, *Rommel Papers*, pág. 32.
17 Citado en Ibíd., pág. 34.
18 Reynaud, *Thick of the Fight*, pág. 340.
19 Beaufre, *1940*, pág. 190.
20 Knappe/Brusaw, *Soldat*, pág. 168.
21 Ibíd., pág. 170.
22 Warlimont, *Inside Hitler's Headquarters*, pág. 98.

23. La hora más oscura de Gran Bretaña

1 Citado en Beasley, *Knudsen*, pág. 54.
2 Ibíd., pág. 59.
3 Ibíd., pág. 237.
4 Chambrun, *I Saw France Fall*, pág. 86.
5 Cheall, *Fighting Through*, pág. 10.
6 Ibíd., pág. 16.
7 Ibíd., pág. 15.
8 Barlone, *French Officer's Diary*, 23/5/1940.
9 EA con Norman Field.
10 Spears, *Assignment to Catastrophe*, págs. 190-6.
11 AN CAB 65/13/21. Transcripciones de todas las reuniones del Gabinete de Guerra sobre estos días cruciales se pueden encontrar en línea en la página web de los Archivos Nacionales.

24. La escapada

1 Barlone, *French Officer's Diary*, 29/5/1940.
2 Ibíd., 30/5/1940.
3 EA con Norman Field.
4 Chambrun, *I Saw France Fall*, págs. 98-9.
5 EA con Norman Field.
6 Citado en Gardner, *Evacuation from Dunkirk*, Appendix T.
7 Ciano, *Diario*, 28/5/1940.
8 Las cifras proceden de *Whitaker's Almanack*, 1940 y 1942, y de *Italy, Vol. II: Geographical Handbook Series*.
9 Ciano, *Diario*, 30/5/1940.
10 Cox, diario, 2/6/1940.
11 Citado en Colville, *Fringes of Power*, Vol. 1, 4/6/1940, y Churchill, *War Speeches*.
12 Kirchner, *Erinnerungen: Mein Lebenslauf*, DTA 700, IX.
13 Ibíd.

25. El final de Francia

1 Magini, memorias, FADN.
2 Traducción en http://globalrhetoric. wordpress.com/mussolini-speech-of-the-10-june-1940-declaration-of-war-on-france-and-england/
3 Ibíd.
4 «The Wartime Journal of Pace Misciatelli-Chigi 1939–1945», en Cartwright-Hignett, *Three Ladies of Siena*.
5 Engel, *Heart of the Reich*, pág. 93.
6 Sergio Fabbri, memorias, FADN.
7 EA con William Cremonini.
8 Ibíd.
9 Ciano, *Diario*, 10/6/1940.
10 Luck, *Panzer Commander*, pág. 43.
11 Ibíd., pág. 4.
12 Sevareid, *Not So Wild*, pág. 147.
13 Citado en Bradford White, *Andrée's War*, pág. 29.
14 Ibíd., pág. 30.
15 Citado en Reynaud, *Thick of the Fight*, pág. 478.
16 Citado en Ibíd., pág. 489.
17 Citado en Sevareid, *Not So Wild*, pág. 149.

18 Citado en Bradford White, *Andrée's War*, pág. 31.
19 Registros para *The World at War*, MIG 2712.
20 Citado en Williams, *Last Great Frenchman*, pág. 100.
21 Colville, *Fringes of Power*, Vol. 1, 16/6/1940.
22 Spears, *Assignment to Catastrophe*, pág. 589.
23 Ibíd., pág. 590.
24 Citado en Ibíd., pág. 578.
25 Sevareid, *Not So Wild*, pág. 153.
26 Barlone, *French Officer's Diary*, 18/6/1940.
27 Reynaud, *Thick of the Fight*, pág. 562, y Butler, *Grand Strategy*, Vol. II, pág. 205.
28 Citado en Bradford White, *Andrée's War*, pág. 35.
29 Ibíd., pág. 36.

26. El poder aéreo: I

1 Bethke, diario, 30/5/1940, DTA, 652.9.
2 Ibíd., 6/6/1940.
3 Herrmann, *Eagle's Wings*, pág. 60.
4 Mahlke, *Memoirs*, pág. 96.
5 Ibíd.
6 Steinhoff, entrevista en Heaton y Lewis, *German Aces Speak II.*
7 Citado en Suchenwirth, *Command and Leadership*, pág. 160.

Tercera parte: La guerra en el aire y en el mar

27. El poder aéreo: II

1 Gibson, *Enemy Coast Ahead*, pág. 79.
2 Las cifras de producción de aviones se han tomado de los Papeles de Beaverbrook, Archivos de la Cámara de los Lores.

28. No, solos no

1 *Evening Standard*, 18/6/1940.
2 Lyttelton, *Memoirs of Lord Chandos*, 160.
3 Ibíd.
4 Citado en Hancock y Gowing, *British War Economy*, 226.
5 Citado en Beasley, *Knudsen*, pág. 242.

6 Citado en Herman, *Freedom's Forge*, pág. 73.
7 Henry Lewis Stimson Papers, Manuscripts and Archives, diario, 25/7/1940, Biblioteca de la Universidad de Yale.
8 Colville, *Fringes of Power*, Vol. 1, 8/7/1940.
9 Ibíd., 9/7/1940.
10 Cox, diario, 7/8/1940.

29. Indecisión

1 Citado en Speer, *Inside the Third Reich*, pág. 249.
2 Ciano, *Diario*, 7/7/1940.
3 Engel, *Heart of the Reich* (diario, 15/7/1940).
4 Original transcrito en la colección del autor.
5 Citado en Roberts, *Holy Fox*, pág. 249.
6 Citado en Steinhoff, Pechel y Showalter, *Voices from the Third Reich*, pág. 80.
7 Bethke, diario, 30/6/1940, DTA, 652.9.
8 Ibíd., 12/7/1940.
9 Ibíd., 24-26/7/1940.
10 Smyth, *Abrupt Sierras*, pág. 99.
11 Mahlke, *Memoirs*, pág. 120.
12 George Darley, MIG 15814.
13 Citado en Irons, *Relentless Offensive*, pág. 61.
14 Citado en Ziegler, *Story of 609 Squadron*, pág. 99.
15 Íbid, pág. 118.
16 Carta de Spaatz a Arnold, 27/8/1940, Papeles de Spaatz, Biblioteca del Congreso.
17 Carta de Spaatz a Arnold, 31/7/1940, citado en Davis, *Carl A. Spaatz*, pág. 48.
18 EA con Jean-Mathieu Boris.
19 Citado en Kershaw, *The Few*, pág. 5.
20 Yankee Eagle over London, revista *Liberty*, 5/4/41.
21 Offenberg, *Lonely Warrior*, pág. 42.
22 Las cifras de Me 109 son de BA-MA RL XXX; las cifras del Ministerio de Producción de Aviones proceden de los Papeles de Beaverbrook, Archivo de la Cámara de los lores.

30. El ataque de las águilas

1 Luck, *Panzer Commander*, pág. 58.

2 Street, *From Dusk till Dawn*, pág. 42.
3 AANR RG 0498/ UD205/1222.
4 Cheall, *Fighting Through*, pág. 26.
5 Ibíd., pág. 27.
6 Las cifras proceden de Wood y Dempster, *Narrow Margin*, Apéndice 20.
7 Citado en Ibíd., págs. 43-4.
8 Las cifras de bajas proceden de Ramsey, *Battle of Britain: Then and Now*; las cifras de aviones de combate proceden de BBK y *GSWW*, Vol. II, pág. 382.
9 Elmhirst, *An Airman's Life*, ACC.
10 Ibíd.
11 Ibíd.
12 Colville, *Fringes of Power*, Vol. 1, 13/8/1940.
13 Ibíd., 13/8/1940.
14 WSC, Vol. II, pág. 370.
15 Citado en Kershaw, *The Few*, pág. 76.
16 Ibíd., pág. 117, y Ziegler, *Story of 609 Squadron*, págs. 124-5.
17 Las cifras proceden de Ramsey, *Battle of Britain: Then and Now*.
18 George Darley MIG 15814.
19 Las cifras proceden de Grove, *Defeat of the Enemy Attack*. Tabla 13.
20 Suhren y Brustat-Naval, *Teddy Suhren*, pág. 86.
21 Ibíd., pág. 87.
22 Ibíd., pág. 88.

31. Cruzando las aguas

1 Bufton Papers, ACC.
2 Gibson, *Enemy Coast Ahead Uncensored*, pág. 102.
3 Ibíd.
4 Citado en Davis, *Carl A. Spaatz*, pág. 51.
5 Citado en Butler, *Grand Strategy*, Vol. II, pág. 342.
6 Bethke, diario, 2–5/9/1940, DTA, 652.9.
7 Steinhoff, Pechel y Showalter, *Voices from the Third Reich*, pág. 81.
8 Ibíd.
9 Engel, *Heart of the Reich* (diario, 10/8/1940).
10 Bam Bamberger, manuscrito particular.
11 EA con Norman Field.
12 Las cifras diarias se pueden encontrar en www.raf.mod.uk/bob1940/septiembre (ya no existe, pero es información proporcionada por la Rama Histórica del Aire).

13 Elmhirst, *An Airman's Life*, ACC.
14 Alanbrooke, *War Diaries*, 7/9/1940.
15 Ibíd., 8/9/1940.
16 Gibson, *Enemy Coast Ahead Uncensored*, pág. 104.
17 Street, *From Dusk till Dawn*, pág. 57.
18 Cox, diario, 7/9/1940.
19 Citado en Middleton, *Sky Suspended*, pág. 147.
20 Citado en Irving, *Göring*, págs. 295-296.

32. La aproximación a la batalla

1 Citado en Baumer y Reardon, *American Iliad*, pág. 4.
2 EA con Tom Bowles.
3 EA con Henry Bowles.
4 Clark, *Calculated Risk*, pág. 13.
5 Citado en Heaton y Lewis, *Star of Africa*, pág. 16.
6 Revista *Liberty*, 29/4/1941.
7 Tobin, diario, 15/9/1940, citado en Kershaw, *The Few*, pág. 188.
8 Steinhoff, entrevista con Heaton y Lewis, *German Aces Speak II*, pág. 134.
9 Bethke, diario, 10-16/8/1940, DTA, 652.9.
10 Bamberger, manuscrito particular.
11 Ciano, *Diary*, 7/9/1940.
12 Citado en Knox, *Hitler's Italian Allies*, pág. 57.
13 Citado en Ibíd., pág. 55.
14 EA con William Cremonini.

33. Ciencia, dinero y recursos

1 Cox, diario, 2/10/1940.
2 Citado en Collier, *In Defence of the United Kingdom*, pág. 256.
4 Kennedy, *Business of War*, pág. 60.
5 Beasley, *Knudsen*, pág. 262.
6 Las cifras se citan en Tooze, *Wages of Destruction*, pág. 385.
7 Las cifras proceden de Hall y Wrigley, *Studies of Overseas Supply*; Howlett, *Fighting With Figures*; y *GSWW*, Vol. II.

34. El gris Atlántico

1 Las cifras proceden de Behrens, *Merchant Shipping*, Apéndice VIII, pág. 69.

2 Las cifras proceden de Grove, *Defeat of the Enemy Attack*, Tablas 10 y 12.
3 Sevareid, *Not So Wild*, págs. 181-2.
4 Ibíd., págs. 179-80.
5 Citado en Burgwyn, *Mussolini Warlord*, pág. 45.
6 Citado en Ciano, *Diario*, 12/10/1940.
7 Citado en Burgwyn, *Mussolini Warlord*, pág. 50.

35. La humillación de Mussolini

1 Magini, memorias, FADN.
2 Citado en Cunningham, *Sailor's Odyssey*, pág. 232.
3 Ibíd., pág. 233.
4 AN AIR 27/606.
5 Citado en Roll, *Hopkins Touch*, pág. 71.
6 Citado en Burgwyn, *Mussolini Warlord*, pág. 51.
7 Engel, *Heart of the Reich* (diario, 28/10/1940).
8 Ciano, *Diario*, 1/11/1940.
9 Cunningham, *Sailor's Odyssey*, pág. 285.
10 Ibíd., pág. 286.
11 Ciano, *Diary*, 12/11/1940.
12 Cunningham, *Sailor's Odyssey*, pág. 241.
13 Por esta valoración doy las gracias a David Edgerton y a Klaus Schmider, «The Mediterranean in 1940–1941: Crossroads of Lost Opportunity?», *War & Society*, 15 (1997), *2*, págs. 19-41.
14 Martin, *Hellfire Tonight*, pág. 37.
15 Ibíd., pág. 48.
16 Ibíd., pág. 50.

36. Cambio de rumbo

1 Citado en Elphick, *Liberty*, pág. 41.
2 Citado en Ibíd., pág. 47.
3 Citado en Heiner, *Henry J. Kaiser*, pág. 117.
4 Citado en Heaton y Lewis, *Star of Africa*, pág. 21.
5 Ibíd., pág. 23.
6 Las cifras proceden de AN HO 191/11.
7 *Time*, 6/10/1940.
8 Citado en Langer y Gleason, *Undeclared War*, págs. 228-9, y Blum, *From the Morgenthau Diaries*, Vol. 2, págs. 202-3.
9 Sherwood, *White House Papers of Harry L. Hopkins*, Vol. I, pág. 223.

10 Moorehead, *African Trilogy*, pág. 62.
11 Ibíd., pág. 64.
12 Ibíd., pág. 66.
13 Ciano, *Diario*, 18-19/11/1940.
14 Engel, *Heart of the Reich* (diario, 18/1/1940).
15 Knocke, *I Flew for the Führer* (diario, 18/12/1940).
16 Wendel, *Hausfrau at War*, pág. 93.
17 Schlange-Schöningen, *Morning After*, pág. 137.
18 Ibíd., pág. 159.

Cuarta parte: La generalización de la guerra

37. El derrotado y el beligerante

1 Citado en Hartog y Kasaboski, *Occupied Garden*, pág. 80.
2 *GSWW*, Vol. V/IA, pág. 79.
3 Barlone, *French Officer's Diary*, 3/7/1940.
4 Ibíd., 5/7/1940.
5 Citado en Marcel Ophüls, *The Sorrow and the Pity*, pág. 58
6 Ibíd.
7 De Gaulle, *War Memoirs: 1940-1942*, pág. 133.
8 Chambrun, *I Saw France Fall*, pág. 106.
9 Knoller, *Living with the Enemy*, pág. 92.
10 Ibíd., pág. 103.
11 Luchaire, *Ma drôle de vie*, pág. 107.
12 Ibíd., pág. 112.
13 Citado en *Le Chagrin et la pitié* (película).
14 Citado en Sherwood, *White House Papers of Harry L. Hopkins*, Vol. I, pág. 227.
15 Pyle, *Ernie Pyle in England*, pág. 27.
16 Ibíd., págs. 31-2.
17 Cox, diario, 30/12/1940.
18 Pyle, *Ernie Pyle in England*, págs. 31-2.
19 Citado en Sherwood, *White House Papers of Harry L. Hopkins*, Vol. I, y Roll, *Hopkins Touch*, pág. 76.
20 Citado en Sherwood, *White House Papers of Harry L. Hopkins*, Vol. I, pág. 235.
21 Citado en Roll, *Hopkins Touch*, pág. 83.
22 Este episodio lo refiere Lyttelton, *Memoirs of Lord Chandos*, págs. 165-6.

23 Citado en Roll, *Hopkins Touch*, pág. 97.

38. Salvados de las profundidades

1 Smyth, *Abrupt Sierras*, pág. 125.
2 Ibíd., pág. 125.
3 Parbery, *Alf's War*, pág. 37.
4 MIG 2912/02.
5 EA con Ted Hardy.
6 Martin, diario, 8/2/1941, BA-MA.
7 Ibíd., 1/2/1941.
8 Kennedy, *Business of War*, pág. 62.

39. Acontecimientos en el mar

1 Topp, *Odyssey*, pág. 74.
2 Citado en Warlimont, *Inside Hitler's Headquarters*, pág. 128.
3 Trevor-Roper, *Hitler's War Directives*, pág. 102.
4 Las cifras proceden de David J. Lyon, «The British Order of Battle» en Howarth y Law, *Battle of the Atlantic*.
5 Macintyre, *U-Boat Killer*, pág. 19.
6 Fabbri, memorias, FADN.
7 Ibíd.
8 Bamberger, manuscrito particular.
9 Este episodio lo relata Mahlke, *Memoirs*, págs. 165-72.
10 Liddell Hart, *Rommel Papers*, pág. 103.
11 Anthony Eden, discurso en la Cámara de los Comunes, 12/2/1941.
12 Macintyre, *U-Boat Killer*, pág. 29.
13 Doenitz, *Memoirs*, pág. 113.
14 Ibíd., pág. 148.
15 Citado en Robertson, *Golden Horseshoe*, 1937.
16 Citado en Doenitz, *Memoirs*, pág. 137.
17 Suhren y Brustat-Naval, *Teddy Suhren*, pág. 96.

40. Batallas navales

1 WSC, Vol. III, pág. 107.
2 Kennedy, *Business of War*, pág. 66.
3 Este memorándum se produce verbatim en Ibíd., págs. 83-5.
4 WSC, Vol. III, pág. 63.

5 Christopherson, diarios, 2/2/1941, BA-MA.
6 Citado en WSC, Vol. III, pág. 175.
7 Parbery, *Alf's War*, pág. 44.
8 Avon, *The Eden Memoirs: The Reckoning*, pág. 214.
9 Kennedy, *Business of War*, pág. 90.
19 Macintyre, *U-Boat Killer*, pág. 35.
11 Citado en Blair, *Hitler's U-Boat War*, Vol. 1, pág. 257.
12 Macintyre, *U-Boat Killer*, pág. 37.
13 Ibíd.
14 Ibíd.

41. Destinos cruzados: I

1 Gino Cappozzo, *Breve racconto...* Archivio Provinciale di Trento.
2 Ibíd.
3 Cartwright-Hignett, *Three Ladies of Siena*, pág. 90.
4 Santaniello, memorias, FADN.
5 Mazzucato, *Un Marinaio*, FADN.
6 Ibíd.
7 Ibíd., pág. 11.
8 Commander Geoffrey Barnard citando a Cunningham, citado en Winton, *Cunningham*, pág. 142.
9 Cunningham, *Sailor's Odyssey*, pág. 332.
10 Citado en Irving, *Rise and Fall*, pág. 118.
11 Engel, *Heart of the Reich* (diario, 24/3/1941).
12 Günther Sack, diario, 7/4/1941, DTA.
13 Ibíd., 8/4/1941.
14 El siguiente episodio se relata en Herrmann, *Eagle's Wings*, pág. 102 y siguientes.

42. Avances y retrocesos

1 Hinchliffe, *Lent Papers*, pág. 85.
2 AN AIR 4/37.
3 Gibson, *Enemy Coast Ahead Uncensored*, pág. 127.
4 Ibíd., pág. 128.
5 Cifras procedentes de *GSWW*, Vol. II, pág. 400.
6 MIG 2912/02.
7 Christopherson, diarios, 1-11/4/1941, BA-MA.
8 Ibíd., 12/1/1941.

9 Ibíd., 12/4/1941.
10 Ibíd., 15/4/1941.
11 Halder, *Halder War Diary*, 23/4/1941.
12 Balck, «The Greeks Surrender», en *Ordnung im Chaos*, capítulo 11.
13 Ibíd., «Salonika».
14 Dahl, *Going Solo*, pág. 123.
15 Ibíd., pág. 138.
16 Günther Sack, diario, 15/4/1941, DTA.
17 Parbery, *Alf's War*, 15/4/1941.

43. Ganancias y pérdidas

1 Parbery, *Alf's War*, pág. 52.
2 Churchill, *War Speeches*, Vol. 1, 27/4/1941.
3 Cox, diario, 27/4/1940.
4 Balck, «Larisa», en *Ordnung im Chaos*, capítulo 11.
5 Dahl, *Going Solo*, pág. 152.
6 Ibíd., pág. 185.
7 Cunningham, *Sailor's Odyssey*, pág. 351.
8 Las cifras proceden de Playfair, *Mediterranean and the Middle East*, Vol. II, apéndice 7.
9 Offenberg, *Lonely Warrior*, pág. 69.
10 Citado en Richards, *Royal Air Force*, Vol. I, pág. 383.
11 Citado en Kershaw, *The Few*, pág. 205.
12 Bethke, *Erinnerungen*, pág. 139, DTA.
13 Offenberg, *Lonely Warrior*, 5/5/1941, pág. 106.
14 WSC, Vol. III, pág. 98.

44. Destinos cruzados: II

1 Cunningham, *Sailor's Odyssey*, pág. 361.
2 Halder, *Halder War Diary*, 6/5/1941.
3 Trevor-Roper, *Hitler's War Directives*, pág. 117.
4 Christopherson, diarios, 1/5/1941, BA-MA.
5 Liddell Hart, *Rommel Papers*, pág. 132.
6 Citado en Playfair, *Mediterranean and the Middle East*, Vol. II, pág. 157.
7 Martin, diario, 9/5/1941, BA-MA.
8 Martin, *Hellfire Tonight*, págs. 74-5.
9 Moorehead, *African Trilogy*, pág. 128.
10 Ibíd., pág. 131.

11 Ibíd.
12 Halder, *Halder War Diary*, 2/4/1941.
13 Pöppel, *Heaven and Hell*, pág. 54.

45. Mercurio en caída

1 Cox, diario, MIG 24/5/1941.
2 Ciano, *Diario*, 24/4/1941.
3 Ibíd., 6/5/1941.
4 Ibíd., 13/5/1941.
5 Kippenberger, *Infantry Brigadier*, pág. 52.
6 Ibíd., pág. 54.
7 Citado en Woodhouse, *Something Ventured*, pág. 13.
8 Pöppel, *Heaven and Hell*, pág. 55.
9 Ibíd., pág. 56.
10 Ibíd.
11 Kippenberger, *Infantry Brigadier*, pág. 59.
12 Ibíd., pág. 71.
13 Cunningham, *Sailor's Odyssey*, pág. 372.
14 Ibíd., pág. 380.
15 Kippenberger, *Infantry Brigadier*, pág. 76.
16 Cunningham, *Sailor's Odyssey*, pág. 389.
17 Pöppel, *Heaven and Hell*, pág. 66.

46. Calor de pleno verano

1 Halder, *Halder War Diary*, 28/1/1941.
2 Citado en *GSWW*, Vol. IV/I, pág. 297.
3 BA-MA RW19/165, S.295.
4 Schell, «Grundlagen der Motorisierung», págs. 210-29.
5 Las cifras proceden de BA-MA RH8/v1427.
6 Las cifras proceden de Collingham, *Taste of War*, pág. 35.
7 Citado en Tooze, *Wages of Destruction*, pág. 479.
8 Citado en Collingham, *Taste of War*, pág. 37.
9 BA-MA RW19/473, S.167.

47. Potencial industrial

1 BA-MA RW19/473, S.167.
2 Citado en Irving, *Rise and Fall*, pág. 127.

3 Beasley, *Knudsen*, pág. 270.
4 Citado en Klein, *Call to Arms*, pág. 137.
5 Citado en Beasley, *Knudsen*, pág. 307.
6 Citado en Elphick, *Liberty*, pág. 54.
7 Ibíd., pág. 56.
8 Citado en Spears, *Fulfilment of a Mission*, pág. 37.
9 Citado en Ibíd., pág. 77.
10 Martin, *Hellfire Tonight*, págs. 79-80.
11 Colville, *Fringes of Power*, Vol. 1, 1/6/1941.
12 Christopherson, diarios, 19/6/1941, BA-MA.
13 Ibíd., 13/6/1941.
14 Günther Sack, diario, 1/6/1941.
15 Traducción de David Zabecki (inédito).
16 Balck, «Russia», capítulo 11, traducción de David Zabecki (inédito).
17 Luck, *Panzer Commander*, pág. 65.

48. Problemas en las altas esferas

1 Citado en Milner, *Battle of the Atlantic*, pág. 65.
2 En las memorias de Suhren, confunde su primera patrulla con la tercera. La descripción del ataque al convoy de Gibraltar, de hecho, tuvo lugar durante el día 47, la patrulla empezó el 16 de septiembre.
3 Doenitz, *Memoirs*, pág. 153.
4 Colville, *Fringes of Power*, Vol. 1, 29/5/1941.
5 Kennedy, *Business of War*, pág. 133.
6 Ibíd., pág. 130.
7 Citado en Overy, *Bombing War*, pág. 267.
8 Tedder, *With Prejudice*, pág. 126.
9 Citado en Ibíd., pág. 133.
10 Las cifras proceden de Playfair, *Mediterranean and the Middle East*, Vol. II, apéndice 7.
11 Citado en Sherwood, *White House Papers of Harry L. Hopkins*, Vol. I, pág. 304.

Fuentes seleccionadas

TESTIMONIOS PERSONALES
Entrevistas del autor

Beamont, Roland *Bee*
Bob, Hans-Ekkehard
Boris, Jean-Mathieu
Bowles, Henry D.
Bowles, Tom
Brothers, Peter
Brown, Eric *Winkle*
Burbridge, Ralph
Byers, Bill
Carter, Bob
Cremonini, William
Davies, Alf
Drake, Billy
Field, Norman
Halloran, Walter
Hardy, Ted
Herrmann, Hajo
Jackson, Andrew
Klein, Josef *Jupp*
Laity, Bill
Maassen, Franz
Martin, Albert
McInnes, Bill
Munro, Les
Neumann, Julius
Reed, James
Roberts, Eldon *Bob*
Semken, John
Shaw, Peter
Sonsteby, Gunnar
Wellum, Geoffrey

Museo Imperial de la Guerra, Londres

Behrendt, Hans-Otto
Cavalero, Francesco
Clark, Mark
Cormeau, Yvonne
Darley, Horace *George*
Dönitz, Karl
Finch, Thomas
Galland, Adolf
Gilhesphy, John
Herget, Wilhelm
Hilse, Rolf
Kehrl, Hans
Kretschmer, Otto
Maloubier, Robert

Neary, Tom
O'Connor, Richard
Poulsson, Jens-Anton
Pullini, Emilio
Roberts, Gilbert
Speer, Albert
Warlimont, Walter

Rutgers, Universidad estatal de Nueva Jersey

Bruyere III, Walter
Kinaszczuk, Thomas
Skinner, John E.

MEMORIAS INÉDITAS, DIARIOS, ETC.

Archivo Provincial de Trento

Cappozzo, Gino, *Breve racconto*

Archivos del Colegio Churchill, Cambridge

Bufton, vicemariscal del Aire Sydney: papeles, memorias, diario
Chandos, Oliver Lyttelton, Lord: papeles
Cunningham, almirante vizconde Hyndhope: papeles
Elmhirst, mariscal del Aire sir Thomas, papeles y *An Airman's Life*
Lewin, Ronald: papeles

Fondazione Archivio Diaristico Nazionale, Pieve Santo Stefano

Fabbri, Sergio: memorias
Magini, Publio: memorias
Marchese, Luigi: memorias
Mazzucato, Walter: memorias: *Un Marinaio: Una storia*
Santaniello, Giuseppe: memorias

Museo Imperial de la Guerra, Londres

Cox, Gwladys: diario
Milch, mariscal de campo Erhard: diario y papeles
Montgomery, Mariscal de campo Bernard: papeles
Tuker, General sir Francis: papeles

Wight-Boycott, Vere, teniente comandante: diario y papeles

Deutsches Tagebucharchiv, Emmendingen

Bethke, Siegfried: *Erinnerungen*, diario, cuaderno de bitácora
Kirchner, Hans-Hellmuth: *Erinnerungen: Mein Lebenslauf bis zur Familiengründung*
Lamm, Adolf: *Erinnerungen*
Sack, Günther: diario
Schild, Heinrich: memorias sin título y diario

Centro Histórico del Ejército de Estados Unidos, Carlisle, Pennsylvania

División histórica del Ejército de Estados Unidos, Serie de estudios militares extranjeros

Blumentritt, Günther: Thoughts on World War II
Göring, Hermann: *An Interview with Reichsmarschall Hermann Göring: German Military Strategy*
Holtzendorff, Hans-Henning von: *Reasons for Rommel's Successes in Africa*, 1941-42
Müller-Hillebrand, Hermann: *German Tank Strength and Loss Statistics, Germany and Her Allies in World War II: A Record of Axis Collaboration Problems*
Piske, Dr Arthur: *Logistical Problems of the German Air Force in Greece, 1941-43* Rath, Hans-Joachim, *1st Stuka Wing*
Reinhardt, Hellmuth: *Utilization of Captured Material by Germany in World War II* Ringel, Julius: *Capture of Crete*
Rommel, Lucie, entrevista
Warlimont, Walter: *An Interview with Gen. Art. Walter Warlimont: Norway, North Africa, French Resistance, German–American Relations, Dieppe, Sitzkrieg*

Memorias, doctorados, etc.

Giffard, Hermione S.: *The Development and Production of Turbojet Aero-Engines in Britain, Germany and the United States, 1936–1945*
Hansen, Chester B.: diario
Harper, George C.: recuerdos personales
Marsh, Robert: notas

Otros

Bamberger, Cyril *Bam*: *Three Jumps at the Pantry Door and a Slide Down*, y cuaderno de bitácora
Christopherson, Stanley: diarios
Ellis, Ray: *Once a Hussar*
Elmhirst, mariscal del Aire sir Thomas: KBE, CB, AFC, compilaciones
Fairbairn, John: The Diario of an Ordinary Fighter Pilot
Marks, John: papeles
Martin, Albert: diario
Semken, John: diario, álbum
Smyth, A. J. M.: *Abrupt Sierras*

PANFLETOS, FOLLETOS Y MEMORANDOS DE ENTRENAMIENTO CONTEMPORÁNEOS

The Air Battle for Malta, HMSO, 1944
Army Life, War Department Pamphlet 21-13, Oficina de Publicaciones del gobierno de Estados Unidos, 1944
Army Training Memorandum, n.º 39, abril 1941, Oficina de Guerra
Army Training Memorandum, n.º 42, enero 1942, Oficina de Guerra
Army Training Memorandum, n.º 43, mayo 1942, Oficina de Guerra
Army Training Memorandum, n.º 44, octubre 1942, Oficina de Guerra *Ausbildungsvorschrift für die Infanterie*, Heft 2a, 1941
The Battle of the Atlantic: The Official Account of the Fight against the U-Boats, 1939–1945, HMSO, 1946
The Battle of Britain, August–October 1940, Ministerio del Aire, HMSO, 941 *Bomber Command*, Ministerio del Aire, HMSO, 1941
Bomber Command Continues, Ministerio del Aire, HMSO, 1942
Brief Notes on the Italian Army, Preparado por GSI, GHQ, Fuerzas del Cercano Oriente, agosto 1942
Coastal Command, HMSO, 1942
Combat Instruction for the Panzer Grenadier, Helmut von Wehren, 1944, Traducción inglesa por John Baum
Combined Operations 1940–1942, HMSO, 1943
Company Officer's Handbook of the German Army, División de Inteligencia Militar, Departamento de Guerra de Estados Unidos, 1944

The Development of Artillery Tactics and Equipment, Oficina de Guerra, 1951
Der Dienst-Unterricht im Heere, Dr jur. W. Reibert, E. S. Mittler & Sohn Berlin, 1941
Documents Concerning German–Polish Relations and the Outbreak of Hostilities between Great Britain and Germany on September 3, 1939, HMSO, 1939
Documents on German Foreign Policy 1918–1945, Serie D, Volumen IX, HMSO, 1957
Documents on German Foreign Policy 1918–1945, Serie D, Volumen X, HMSO, 1957
Documents on the Origin of the War, Auswärtiges Amt 1939 n.º 2, Berlín, 1939
East of Malta, West of Suez, Preparado por el Almirantazgo, HMSO, 1943
Field Service Pocket Book, varios panfletos, War Office, Londres, 1939–45
Final Report by The Right Honourable Sir Nevile Henderson on the Circumstances Leading to the Termination of his Mission to Berlin, September 20, 1939, HMSO, 1939
The Fleet Air Arm, Preparado por el Almirantazgo HMSO, 1943
France, Volumen II, División de Inteligencia Naval, 1942
France, Volumen III, División de Inteligencia Naval, 1942
Front Line 1940–1941, HMSO, 1942
German Infantry Weapons, Servicio de Inteligencia Militar, Departamento de Guerra de Estados Unidos, 1943
The German Squad in Combat, Servicio de Inteligencia Militar, Departamento de Guerra de Estados Unidos, 1944
German Tactical Doctrine, Servicio de Inteligencia Militar, Departamento de Guerra de Estados Unidos, 1942
German Tank Maintenance in World War II, Departamento del Ejército de Estados Unidos, junio 1954
Germany, Volumen III, División de Inteligencia Naval, 1944
The Gunnery Pocket Book, 1945, Almirantazgo, 1945
Handbook of German Military Forces, TM-E 30-451, Departamento de Guerra de Estados Unidos, 1945
Handbook on the British Army with Supplements on the Royal Air Force and Civilian Defense Organizations, TM 30-410, Departamento de Guerra de Estados Unidos, septiembre 1942
Handbook on the Italian Military Forces, Servicio de Inteligencia Militar, Ejército de Estados Unidos, agosto 1943
His Majesty's Minesweepers, HMSO, 1943
Home Guard Manual 1941, Oficina de Guerra, 1941
Infantry Training, parte VIII: *Fieldcraft, Battle Drill, Section and Platoon Tactics*, Oficina de Guerra, 1944

Infantry Training: Training and War, HMSO, Londres, 1937
Instruction Manual for the Infantry, Vol. II: *Field Fortifications of the Infantry, 1940*, H.Dv. 130/11, traducción inglesa de John Baum
Instruction Manual for the Infantry, Vol. 2a: *The Rifle Company, 1942*, H.Dv. 103/2a, traducción inglesa de John Baum
Instruction Manual for the Infantry, Vol. 3a: *The Machinegun Company, 1942*, H.Dv. 130/3a, traducción inglesa de John Baum
Italy, Volumen I, División de Inteligencia Naval 1944
Italy, Volumen II, División de Inteligencia Naval 1944
Kampf um Norwegen, Oberkommando der Wehrmacht, 1940 *Land at War*, HMSO, 1945
The Mediterranean Fleet: Greece to Tripoli, HMSO, 1944
Merchantmen at War, preparado por el Ministerio de Información, Londres, HMSO, 1944
Notes from the Theatres of War, n.º 1: *Cyrenaica, November 1941*, Oficina de Guerra, febrero 1942
Notes from the Theatres of War, n.º 2: *Cyrenaica, November/December 1941*, Oficina de Guerra, marzo 1942
Notes from the Theatres of War, n.º 4: *Cyrenaica, November 1941/January 1942*, Oficina de Guerra, mayo, 1942
Notes from the Theatres of War, n.º 6: *Cyrenaica, November 1941/January 1942*, War Office, julio 1942
Notes from the Theatres of War, n.º 10: *Cyrenaica and Western Desert, January/June 1942*, Oficina de Guerra, Octubre 1942
Notes on the French Army, Oficina de Guerra, 1936
Peace and War: United States Foreign Policy 1931–1941: The Official American Document Issued by the Department of State, Washington, HMSO, 1943 *Pilot's Notes General*, Ministerio del Aire, 1943
RAF Middle East: The Official Story of Air Operations, Feb 1942–Jan 1943, HMSO, 1945
The Rise and Fall of the German Air Force (1933–1945), Ministerio del Aire, 1948
R.O.F.: The Story of the Royal Ordnance Factories, 1939–48, HMSO, 1949
Roof Over Britain: The Official Story of the A.A. Defences, 1939–1942, HMSO,1943
Der Schütze-Hilfsbuch, 1943, Oberst Hasso von Wedel y Oberleutnant Pfafferott, Richard Schröder Verlag, Berlín, 1943
Shooting to Live, Capt. W. E. Fairbairn y Capt. E. A. Sykes, 1942
Statistics Relating to the War Effort of the United Kingdom, HMSO, noviembre 1944

Tactics in the Context of the Reinforced Infantry Battalions, Generalmajor Greiner y Generalmajor Degener, 1941, traducción inglesa por John Baum
TEE EMM: Air Ministry Monthly Training Memoranda, volúmenes I, II, III, Ministerio del Aire, 1939–45
The Tiger Kills: The Story of the Indian Divisions in the North Africa Campaign, HMSO, 1944
Transport Goes to War: The Official Story of British Transport, 1939–1942, HMSO, 1942
Truppenführung: On the German Art of War, Bruce Condell y David T. Zabecki (eds.): Stackpole, 2009
We Speak from the Air: Broadcasts by the RAF, HMSO, 1942
What Britain Has Done 1939–1945, Ministerio de Información, 1945
Whitaker's Almanack, 1940
Whitaker's Almanack, 1942
Whitaker's Almanack, 1944

HISTORIAS OFICIALES

American Battle Monuments Commission: *American Armies and Battlefields in Europe*, Oficina de Publicaciones del gobierno de Estados Unidos, 1938
Aris, George: *The Fifth British Division 1939 to 1945*, Fifth Division Benevolent Fund, 1959
Behrens, C. B. A.: *Merchant Shipping and the Demands of War*, HMSO, 1955
Butler, J. R. M.: *Grand Strategy*, Volumen II, HMSO, 1957
Cody, J. F.: *28 (Maori) Battalion*, War History Brand, Wellington, 1956
Collier, Basil: *In Defence of the United Kingdom*, HMSO, 1957
Court, W. H. B.: *Coal*, HMSO, 1951
Craven, Wesley Frank, y James Lea Cate: *The Army Air Forces in World War II*, volumen II: *Europe: Torch to Pointblank*, University of Chicago Press, 1949
Derry, T. H.: *The Campaign in Norway*, HMSO, 1952
Douglas, W. A. B., Roger Sarty y Michael Whitby: *No Higher Purpose: The Official Operational History of the Royal Canadian Navy in the Second World War 1939–1943*, volumen II, parte I, Vanwell, 2002
Duncan Hall, H., y C. C. Wrigley: *Studies of Overseas Supply*, HMSO, 1956
Echternkamp, Jörg (comp.): *Germany and the Second World War*, volumen IX/1: *German Wartime Society 1939–1945: Politicization, Disintegration, and the Struggle for Survival*, Clarendon Press, 2008

Fairchild, Byron, y Jonathan Grossman: *United States Army in World War II: The Army and Industrial Manpower*, Oficina del Jefe de la Historia Militar, 1959

Foot, M. R. D.: *SOE in France: An account of the work of the British Special Operations Executive in France, 1940–1944*, HMSO, 1966 (original primera edición)

Gibbs, N. H.: *Grand Strategy*, volumen I, HMSO, 1976

Greenfield, Kent Roberts, et al.: *United States Army in World War II: The Organization of Ground Combat Troops*, Departamento del Ejército de la División Histórica, 1947

Grove, Eric (ed.): *The Defeat of the Enemy Attack on Shipping, 1939–1945: A Revised Edition of the Naval Staff History*, volúmenes 1A y 1B, Ashgate, 1997

Hancock, W. K.: y M. M. Gowing: *British War Economy*, HMSO, 1949

Hastings, Major R. H. W. S.: *The Rifle Brigade in the Second World War 1939–1945*, Gale & Polden, 1950

Hinsley, F. H.: *British Intelligence in the Second World War*, HMSO, 1993

—, et al.: *British Intelligence in the Second World War*, volumen I: *Its Influence on Strategy and Operations*, HMSO, 1979

Howard, Michael: *Grand Strategy*, volumen IV: *August 1942–September 1943*, HMSO, 1972

Howe, George F.: *United States Army in World War II: Northwest Africa: Seizing the Initiative in the West*, Oficina del Jefe de la Historia Militar, 1957

Howlett, Peter: *Fighting With Figures: A Statistical Digest of the Second World War*, preparado por la Oficina Central de Estadística, HMSO, 1995

Institution of the Royal Army Service Corps: *The Story of the Royal Army Service Corps 1939–1945*, G. Bell and Sons, 1955

Knickerbocker, H. R., et al.: *United States Army in World War II: Danger Forward:*

The Story of the First Division in World War II, Sociedad de la Primera División, 1947

Lee, Ulysses: *United States Army in World War II: The Employment of Negro Troops*, Oficina del Jefe de la Historia Militar, 1966

Lindsay, T. M.: *Sherwood Rangers*, Burrup, Mathieson & Co, 1952

Matloff, Maurice, y Edwin M. Snell: *United States Army in World War II: Strategic Planning for Coalition Warfare 1941–1942*, Oficina del Jefe de la Historia Militar, 1953

Maughan, Barton: *Australia in the War of 1939–1945: Tobruk and Alamein*, Collins, 1987

Militärgeschichtliches Forschungsamt: *Germany and the Second World War*, volumen I: *The Build-Up of German Aggression*, Clarendon Press, 2003

—, *Germany and the Second World War*, volumen II: *Germany's Initial Conquests in Europe*, Clarendon Press, 2003

—, *Germany and the Second World War*, volumen III: *The Mediterranean, South-East Europe, and North Africa, 1939–1941*, Clarendon Press, 2008

—, *Germany and the Second World War*, volumen IV: *The Attack on the Soviet Union*, Clarendon Press, 2009

—, *Germany and the Second World War*, volumen V: *Organization and Mobilization of the German Sphere of Power*, parte 1: *Wartime Administration, Economy, and Manpower Resources, 1939–1941*, Clarendon Press, Oxford, 2000

—, *Germany and the Second World War*, volumen V: *Organization and Mobilization of the German Sphere of Power*, parte 1B: *Wartime Administration, Economy and Manpower Resources, 1942–1944/5*, Clarendon Press, 2003

—, *Germany and the Second World War*, volumen VI: *The Global War*, Clarendon Press, 2001

—, *Germany and the Second World War*, volumen VII: *The Strategic Air War in Europe and the War in the West and East Asia, 1943–1944/5*, Clarendon Press, 2006

Morison, Samuel Eliot: *History of the United States Naval Operations in World War II*, volumen I: *The Battle of the Atlantic, September 1939–May 1943*, Naval Institute Press, 2010

—, *History of the United States Naval Operations in World War II*, volumen II: *Operations in North African Waters, October 1942–June 1943*, Little, Brown and Co., 1990

Murray, Keith A. H.: *Agriculture*, HMSO, 1955

Nicholson, Lt-Col. G. W. L.: *Official History of the Canadian Army in the Second World War*, volumen II: *The Canadians in Italy 1943–1945*, Departamento de Defensa Nacional, 1957

Orpen, Neil, *South African Forces, World War II*, volumen III: *War in the Desert*, Purnell, 1971

Palmer, Robert R., Bell I. Wiley y William R. Keast: *United States Army in World War II: The Procurement and Training of Ground Combat Troops*, Departamento del Ejército de la Primera División, 1948

Parker, H. M. D.: *Manpower: A Study of War-Time Policy and Administration*, HMSO, 1957

Playfair, Major-General I. S. O., et al.: *The Mediterranean and the Middle East*, volumen I: *The Early Successes against Italy*, HMSO, 1954

—, *The Mediterranean and the Middle East*, volumen II: *The Germans Come to the Help of Their Ally 1941*, HMSO, 1956

—, *The Mediterranean and the Middle East*, volumen III: *British Fortunes Reach Their Lowest Ebb*, HMSO, 1960

Postan, M. M.: *British War Production*, HMSO, 1952
—, D. Hay y J. D. Scott: *Design and Development of Weapons*, HMSO, 1964
Richards, Denis, *Royal Air Force 1939–1945*, volumen I: *The Fight at Odds*, HMSO, 1953
—, *Royal Air Force 1939–1945*, volumen II: *The Fight Avails*, HMSO, 1954
—, *Royal Air Force 1939–1945*, volumen III: *The Fight is Won*, HMSO, 1954
Rissik, David: *The D.L.I. at War: The History of the Durham Light Infantry 1939–1945*, The Depot: Durham Light Infantry, n.d.
Roskill, Captain S. W., *The War at Sea 1939–1945*, volumen I: *The Defensive*, HMSO, 1954
—, *The War at Sea 1939–1945*, volumen II: *The Period of Balance*, HMSO, 1956
Savage, C. I., *Inland Transport*, HMSO, 1957
Scott, J. D., y Richard Hughes: *The Administration of War Production*, HMSO, 1955
Stevens, Lieut.-Colonel G. R.: *Fourth Indian Division*, McLaren & Son, 1949
Voss, Capt. Vivian: *The Story of No. 1 Squadron S.A.A.F.*, Mercantile Atlas, 1952
Wardlow, Chester: *United States Army in World War II: The Transportation Corps: Movements, Training, and Supply*, Oficina del Jefe de la Historia Militar, 1956
Webster, Sir Charles, y Noble Frankland: *The Strategic Air Offensive Against Germany, 1939–1945*, volumen I: *Preparation*, Naval & Military Press, 2006
—, *The Strategic Air Offensive Against Germany, 1939–1945*, volumen II: *Endeavour*, Naval & Military Press, 2006
—, *The Strategic Air Offensive Against Germany, 1939–1945*, volumen III: *Victory*, HMSO, 1961
—, *The Strategic Air Offensive Against Germany, 1939–1945*, volumen IV: *Annexes and Appendices*, Naval & Military Press, 2006

MEMORIAS, BIOGRAFÍAS, ETC.

Agius Ferrante, Anne: *No Strangers in the Silent City*, Andrew Rupert, 1992
Alanbrooke, Field Marshal Lord: *War Diaries 1939–1945*, Weidenfeld & Nicolson, 2001
Aldridge, Arthur, con Mark Ryan: *The Last Torpedo Flyers*, Simon & Schuster, 2012
Allaway, Jim: *Hero of the Upholder*, Airlife, 1991

Ambrose, Stephen E.: *The Supreme Commander: The War Years of Dwight D. Eisenhower*, University of Mississippi, 1999
Ardizzone, Edward: *Diary of a War Artist*, The Bodley Head, 1974 Atkins, Peter: *Buffoon in Flight*, Ernest Stanton, 1978
Aubrac, Lucie: *Outwitting the Gestapo*, University of Nebraska Press, 1985
Avon, The Rt Hon. The Earl of, *The Eden Memoirs: Facing the Dictators*, Cassell, 1962
—, *The Eden Memoirs: The Reckoning*, Cassell, 1965
Badoglio, Marshal Pietro: *Italy in the Second World War*, Oxford University Press, 1948
Balck, Hermann: *Ordnung im Chaos*, Biblio, 1981
Ball, Edmund F.: *Staff Officer with the Fifth Army*, Exposition Banner Book, 1958
Barlone, D.: *A French Officer's Diary: 23 August 1939 to 1 October 1940*, Cambridge University Press, 1943
Barnham, Denis: *One Man's Window*, William Kimber, 1956
Baruch, Bernard M.: *Baruch: My Own Story*, Henry Holt and Company, 1957
Beamont, Roland: *My Part of the Sky*, Patrick Stephens, 1989
Beasley, Norman, *Knudsen: A Biography*, McGraw Hill, 1947
Beaufre, General André: *1940: The Fall of France*, Cassell, 1967
Beauvoir, Simone de, *Wartime Diary*, University of Illinois Press, 2009
Behrendt, Hans-Otto, *Rommel's Intelligence in the Desert Campaign*, William Kimber, 1985
Below, Nicolaus von: *At Hitler's Side: The Memoirs of Hitler's Luftwaffe Adjutant 1937–1945*, Greenhill, 2004
Bennett, Donald: *Pathfinder*, Goodall, 1998
Bennett, Donald V., y William R. Forstchen: *Honor Untarnished: A West Point Graduate's Memoir of World War II*, Forge, 2003
Bigland, Tom: *Bigland's War: War Letters of Tom Bigland, 1941–45*, Printfine, 1990
Binder, L. James: *Lemnitzer: A Soldier for His Time*, Brassey's, 1997
Birrell, Dave: *Big Joe McCarthy: The RCAF's American Dambuster*, Nanton Lancaster Society, 2012
Blum, John Morton: *From the Morgenthau Diaries*, volumen 2: *Years of Urgency, 1938–1941*, Houghton Mifflin, 1965
Bob, Hans-Ekkehard: *Betrayed Ideals: Memoirs of a Luftwaffe Fighter Ace*, Mönch, 2004
Boelcke, Willi A. (ed.): *The Secret Conferences of Dr Goebbels 1939-43*, Weidenfeld & Nicolson, 1970
Bolitho, Hector: *Combat Report: The Story of a Fighter Pilot*, Batsford, 1943

Booth, T. Michael, y Duncan Spencer: *Paratrooper: The Life of General James M. Gavin*, Casemate, 2013
Borghese, J. Valerio: *Sea Devils*, Andrew Melrose, 1953
Boris, Jean-Mathieu: *Combattant de la France Libre*, Tempus, 2012
Bradford White, Francelle: *Andrée's War: How One Young Woman Outwitted the Nazis*, Elliott & Thompson, 2014
Bradley, Omar N., y Clay Blair: *A General's Life*, Simon & Schuster, 1983
Brereton, Lewis H.: *The Brereton Diaries*, William Morrow and Company, 1946
Brett-James, Antony: *Conversations With Montgomery*, William Kimber, 1984
Brown, Captain Eric *Winkle: Wings on My Sleeve*, Phoenix, 2007
Bullitt, Orville H. (ed.), *For the President, Personal and Secret: Correspondence between Franklin D. Roosevelt and William C. Bullitt*, André Deutsch, 1973
Burns, James MacGregor: *Roosevelt: The Soldier of Freedom, 1940–1945*, Weidenfeld & Nicolson, 1971
Campbell Begg, Dr Richard, y Dr Peter Liddle: *For Five Shillings a Day: Personal Histories of World War II*, HarperCollins, 2002
Cartwright-Hignett, Elizabeth (ed.): *Three Ladies of Siena: The Wartime Journals of the Chigi-Zondadari Family, 1943–1944*, Iford, 2011
Chambrun, René de: *I Saw France Fall*, Jarrolds, 1941
Chandler, Alfred D., Jr (ed.): *The Papers of Dwight David Eisenhower – The War Years*, volumen I, Johns Hopkins Press, 1970
Charlwood, Don: *No Moon Tonight*, Goodall, 1994
Cheall, Bill: *Fighting Through from Dunkirk to Hamburg: A Green Howard's Wartime Memoir*, Pen & Sword, 2011
Cheshire, Leonard: *Bomber Pilot*, Hutchinson, 1943
Churchill, Winston S.: *The Second World War*, volumen I: *The Gathering Storm*, Cassell, 1948
—, *The Second World War*, volumen II: *Their Finest Hour*, Cassell, 1949
—, *The Second World War*, volumen III: *The Grand Alliance*, Cassell, 1950
—, (ed. Charles Eade), *The War Speeches of the Rt Hon. Winston S. Churchill*, volumen 1, Cassell, 1951
Ciano, Count Galeazzo: *Diary, 1937–1943*, William Heinemann, 1947
Clark, Mark: *Calculated Risk*, Harper & Brothers, 1950
Clostermann, Pierre: *The Big Show: The Greatest Pilot's Story of World War II*, Cassell, 2005
Colville, John: *The Fringes of Power: Downing Street Diaries*, volumen 1, Sceptre, 1986
—, *The Fringes of Power: Downing Street Diaries*, volumen 2, Sceptre, 1987

Cooper, Johnny: *One of the Originals*, Pan Books, 1991
Cowles, Virginia: *The Phantom Major*, Companion Book Club, 1958
Cox, Rachel S.: *Into the Dust: Five Young Americans Who Went First to Fight the Nazi Army*, Nap Caliber, 2012
Crook, David: *Spitfire Pilot*, Faber & Faber, 1942
Cunningham, Admiral of the Fleet Viscount: *A Sailor's Odyssey*, Hutchinson, 1951
Currie, Jack: *Lancaster Target*, Goodall, 1981
Dahl, Roald: *Going Solo*, Penguin Books, 1986
—, *Over to You*, Penguin Books, 2011
Davis, Richard G.: *Carl A. Spaatz and the Air War in Europe*, Center for Air Force History, 1993
De Gaulle, General: *War Memoirs: The Call to Honour, 1940–1942*, Collins, 1955
—, *War Memoirs: Unity, 1942–1944*, Weidenfeld & Nicolson, 1956
Deane, Theresa M., y Joseph E. Schaps (comps.): *500 Days of Front Line Combat: The WWII Memoir of Ralph B. Schaps*, iUniverse Inc., 2003
Demarne, Cyril: *The London Blitz: A Fireman's Tale*, After the Battle, 1991
D'Este, Carlo: *Eisenhower: A Soldier's Life*, Henry Holt, 2002
Doe, Bob: *Bob Doe: Fighter Pilot*, CCB Associates, 1999
Doenitz, Karl: *Memoirs: Ten Years and Twenty Days*, Cassell, 2000
Doolittle, Gen. James H.: *I Could Never be So Lucky Again*, Bantam Books, 1992
Dos, Margarete, y Kirsten Lieff: *Letters From Berlin*, Lyons Press, 2013
Drake, Billy, con Christopher Shores: *Billy Drake, Fighter Leader*, Grub Street, 2002
Dundas, Hugh: *Flying Start*, Penguin Books, 1990
Dutton, David: *Neville Chamberlain*, Hodder Education, 2001
Eisenhower, Dwight D.: *Crusade in Europe*, William Heinemann, 1948
Embry, Basil: *Wingless Victory*, Morley Books, 1973
Engel, Major Gerhard: *At the Heart of the Reich: The Secret Diary of Hitler's Army Adjutant*, Greenhill, 2005
Fairbanks, Douglas, Jr: *A Hell of a War*, St. Martin's Press, 1993
Farrell: Nicholas: *Mussolini: A New Life*: Phoenix: 2004
Franks: Norman: *Buck McNair: Canadian Spitfire Ace*, Grub Street, 2001
Freidel, Frank: *Roosevelt: A Rendezvous with Destiny*, Little, Brown and Co., 1990
Frenay, Henri: *The Night Will End: Memoirs of the Resistance*, Abelard, 1976
Gafencu, Grigore: *The Last Days of Europe: A Diplomatic Journey in 1939*, Frederick Muller, 1947
Galland, Adolf: *The First and the Last*, Fontana, 1970

Gane Pushman, Muriel: *One Family's War*, Tempus, 2000
Gibson, Guy: *Enemy Coast Ahead*, Michael Joseph, 1946
—, *Enemy Coast Ahead Uncensored*, Crécy, 2014
Giese, Otto, y James E. Wise, Jr: *Shooting the War: The Memoir and Photographs of a U-Boat Officer in World War II*
Gilbert, Martin: *Finest Hour: Winston S. Churchill 1939–1941*: Minerva, 1983
Główczewski, Jerzy: *The Accidental Immigrant*, Xlibris, 2007
Gnecchi-Ruscone, Francesco, *When being Italian was Difficult*, Milan, 1999
Goodson, James: *Tumult in the Clouds*, Penguin Books, 2003
Görlitz, Walter (Comp.): *The Memoirs of Field Marshal Wilhelm Keitel*, Cooper Square Press, 2000
Greene, Jack, y Alessandro Massignani: *The Black Prince and the Sea Devils: The Story of Valerio Borghese*, Da Capo, 2004
Gregg, Victor, con Rick Stroud: *Rifleman: A Front Line Life*, Bloomsbury, 2011
Grossjohann, Georg: *Five Years, Four Fronts*, Aberjona Press, 1999
Grundon, Imogen: *The Rash Adventurer*, Libri, 2007
Guderian, Heinz, *Panzer Leader*, Penguin Books, 2000
Guingand, Major-General Sir Francis de: *Operation Victory*, Hodder & Stoughton, 1960
Häberlen, Klaus: *A Luftwaffe Bomber Pilot Remembers: World War II from the Cockpit*, Schiffer, 2001
Hahn Beer, Edith: *The Nazi Officer's Wife*, Little, Brown and Co., 1999
Halder, Franz: *The Halder War Diary, 1939–1942*, Grenhill Books, 1988
Hartog, Kristen Den, y Tracy Kasaboski: *The Occupied Garden: A Family Memoir of War-Torn Holland*, St. Martin's Press, 2008
Hayes, Paul M.: *Quisling*, David & Charles, 1971
Heaton, Colin D., y Anne-Marie Lewis: *The German Aces Speak: World War II through the Eyes of Four of the Luftwaffe's Most Important Commanders*, Zenith Press, 2011
—, *The German Aces Speak II: World War II through the Eyes of Four More of the Luftwaffe's Most Important Commanders*, Zenith Press, 2014
—, *The Star of Africa: The Story of Hans Marseille*, Zenith Press, 2012
Heiner, Albert; *Henry J. Kaiser, American Empire Builder: An Insider's View*, P. Lang, 1989
Hélion, Jean: *They Shall Not Have Me*, Arcade, 2012
Henderson, sir Nevile: *Failure of a Mission*, Hodder & Stoughton, 1940
Henrey, Mrs Robert: *A Farm in Normandy*, J. M. Dent & Sons, 1952
—, *London Under Fire 1940–45*, J. M. Dent & Sons, 1969
Herrmann, Hajo, *Eagle's Wings*, Airlife 1991

Hill, Alan: *Hedley Verity: A Portrait of a Cricketer*, Kingswood Press, 1986
Hinchliffe, Peter: *The Lent Papers: Helmut Lent*, Cerberus, 2003
Hodgson, Godfrey: *The Colonel: The Life and Wars of Henry Stimson, 1867–1950*, Alfred A. Knopf, 1990
Hodgson, Vere, *Few Eggs and No Oranges: The Diaries of Vere Hodgson, 1940–45*, Persephone, 1999
Horrocks, Lt.-Gen. Sir Brian: *A Full Life*, Collins, 1960
Humbert, Agnès: *Résistance: Memoirs of Occupied France*, Bloomsbury, 2009
Hurd, Anthony: *A Farmer in Whitehall: Britain's Farming Revolution 1939–1950*, Country Life, 1951
Irving, David: *Göring*, Macmillan, 1989
—, *The Rise and Fall of the Luftwaffe: The Life of Erhard Milch*, Weidenfeld & Nicolson, 1973
—, *The Trail of the Fox: The Life of Field Marshal Erwin Rommel*, Book Club Associates, 1977
Ismay, General Lord: *The Memoirs*, The Viking Press, 1960
Johnson, Boris: *The Churchill Factor: How One Man Made History*, Hodder & Stoughton, 2014
Johnson, Johnnie: *Wing Leader*, Penguin Books, 1959
Kennedy, Major-General Sir John: *The Business of War*, Hutchinson, 1957
Kennedy, Ludovic: *Sub-Lieutenant: A Personal Record of the War at Sea*, Batsford, 1941
Kershaw, Alex: *The Few: The American Knights of the Air Who Risked Everything to Fight in the Battle of Britain*, Da Capo, 2006
King, Ernest J.: *Fleet Admiral King: A Naval Record*, W. W. Norton & Co., 1956
Kippenberger: Major-General Sir Howard: *Infantry Brigadier*, Oxford University Press, 1949
Knappe, Siegfried, con Ted Brusaw: *Soldat: Reflections of a German Soldier, 1936–1949*, Dell, 1992
Knocke, Heinz: *I Flew for the Führer*, Cassell, 2003
Knoller, Freddie, *Living with the Enemy: My Secret Life on the Run from the Nazis*, Metro, 2005
Kynoch, Joseph: *Norway 1940: The Forgotten Fiasco*, Airlife, 2002
La Mazière, Christian de: *Ashes of Honour*, Tattoo, 1976
Laidler, Graham: *The World of Pont*, Element Books, 1983
Laurier, Mathieu: *Il reste le drapeau noir et les copains*, Regain, 1953
Leahy, Admiral: *I Was There*, Victor Gollancz, 1950
Lee, Asher: *Goering: Air Leader*, Duckworth, 1972
Leutze, James (Comp.): *The London Observer: The Journal of General Raymond E. Lee, 1940–1941*, Hutchinson, 1972

Liddell Hart, B. H. (Comp.): *The Rommel Papers*, Collins, 1953
Lloyd, Air Marshal Sir Hugh: *Briefed to Attack*, Hodder & Stoughton, 1949
Lochner, Louis P. (ed.): *The Goebbels Diaries*, Hamish Hamilton, 1948
Lowenheim, Francis L.: Harold D. Langley y Manfred Jonas, *Roosevelt and Churchill: Their Secret Wartime Correspondence*, Barrie & Jenkins, 1975
Luchaire, Corinne: *Ma drôle de vie*, Deterna, 1949
Luck, Hans von, *Panzer Commander*, Cassell, 2002
Lyttelton, Oliver: *The Memoirs of Lord Chandos*, The Bodley Head, 1962
MacGibbon, John: *Struan's War*, Ngaio Press, 2001
Macintyre, Captain Donald: *U-Boat Killer*, Rigel, 2004
Mack Smith, Denis: *Mussolini*, Paladin, 1983
Mahlke, Helmut: *Memoirs of a Stuka Pilot*, Frontline, 2013
Manstein, Field Marshal Erich von: *Lost Victories*, Zenith Press, 2004
Manville, Roger: y Heinrich Fraenkel: *Heinrich Himmler*, Greenhill, 2007
Martin, Albert: *Hellfire Tonight: The Diary of a Desert Rat*, Book Guild, 1996
McLaughlin, John J.: *General Albert C. Wedemeyer: America's Unsung Strategist in World War II*, Casemate, 2012
Melinsky, Hugh: *Forming the Pathfinders: The Career of Air Vice-Marshal Sydney Bufton*, History Press, 2010
Mellenthin, F. W. von: *Panzer Battles*, Futura, 1977
Messenger, Charles: *Hitler's Gladiator: The Life and Wars of Panzer Army Commander Sepp Dietrich*, Skyhorse, 2011
Middleton, Drew: *The Sky Suspended*, Secker & Warburg, 1960
Miller, Lee G.: *The Story of Ernie Pyle*, The Viking Press, 1950
Millgate, Helen D. (comp.): *Mr Brown's War: A Diary of the Second World War*, Sutton, 1998
Monsarrat, Nicholas: *Life is a Four-Letter Word*, Book One: *Breaking In*, Pan Books, 1966
—, *Life is a Four-Letter Word*, Book Two: *Breaking Out*, Pan Books, 1972
Montgomery, Field-Marshal the Viscount: *The Memoirs*, Collins, 1958
Morris, Richard: *Guy Gibson*, Penguin Books, 1995
Muggeridge, Malcolm (comp.): *Ciano's Diplomatic Papers*, Odhams Press, 1948
Murrow, Edward R.: *This is London*, Cassell, 1941
Neil, Tom: *A Fighter in My Sights*, J&KH, 2001
—, *Onwards to Malta*, Corgi, 1994
Nicolson, Harold: *Diaries and Letters, 1939–1945*, Collins, 1967
Offenberg, Jean: *Lonely Warrior*, Granada, 1969
Ophüls, Marcel: *The Sorrow and the Pity: The Text from the Film*, Paladin, 1975
Orange, Vincent: *Dowding of Fighter Command*, Grub Street, 2008
—, *Park*, Grub Street, 2001

Overy, Richard: *Goering*, Phoenix, 2000
Parbery, Sergeant Alf: *Alf's War: With the Sixth Infantry Division*, Australian Military History Publications, 2005
Peyton, John: *Solly Zuckerman*, John Murray, 2001
Pickersgill, J. W.: *The Mackenzie King Record*, volumen I: *1939–1944*, University of Toronto Press, 1960
Pocock, Tom: *Alan Moorehead*, Pimlico, 1990
Pogue, Forrest C.: *George C. Marshall: Ordeal and Hope, 1939–1942*, MacGibbon & Kee, 1966
— (comp.), *George C. Marshall – Interviews and Reminiscences for Forrest Pogue*, Marshall Foundation, 1991
Pöppel, Martin: *Heaven and Hell: The War Diary of a German Paratrooper*, The History Press, 2011
Probert, Henry: *Bomber Harris: His Life and Times*, Greenhill, 2006
Pyle, Ernie: *Ernie Pyle in England*, Robert M. McBride & Co., 1941
Reynaud, Paul: *In the Thick of the Fight*, Cassell, 1955
Richey, Paul, *Fighter Pilot*, Batsford, 1941
Rieckhoff, Generalleutnant H. J.: *Trumpf oder Bluff? 12 Jahre Deutsche Luftwaffe*, Inter Avia, 1945
Riols, Noreen: *The Secret Ministry of Ag. & Fish: My Life in Churchill's School for Spies*, Macmillan, 2013
Ripley, Tim: *Wehrmacht: The German Army in World War II, 1939–1945*, Reference Group Brown, 2003
Roberts, Andrew: *The Holy Fox: The Life of Lord Halifax*, Phoenix, 1991
Robertson, Terence: *The Golden Horseshoe*, Pan Books, 1957
Roll, David L., *The Hopkins Touch: Harry Hopkins and the Forging of the Alliance to Defeat Hitler*, Oxford University Press, 2013
Roosevelt, Franklin D.: *The Public Papers and Addresses of Franklin D. Roosevelt*, Macmillan, 1939
Rudel, Hans-Ulrich: *Stuka Pilot*, Barbarossa Books, 2006
Rumpf, Hans: *The Bombing of Germany*, Holt, Rinehart, y Winston, 1961
Saward, Dudley: *Bomber Harris*, Sphere Books, 1985
Scheffel, Captain Charles, con Barry Basden: *Crack! and Thump: With a Combat Infantry Officer in World War II*, Camroc Press, 2007
Schlange-Schöningen, Hans: *The Morning After*, Victor Gollancz, 1948
Schmidt, Dr Paul, *Hitler's Interpreter*, William Heinemann, 1951
Schroeder, Liliane: *Journal d'Occupation: Paris 1940–1944*, François-Xavier de Guibert, 2000
Schroth, Raymond A.: *The American Journey of Eric Sevareid*, Steerforth Press, 1995

Searby, John: *The Everlasting Arms: The War Memoirs of Air Commodore John Searby DSO, DFC*, William Kimber, 1988
Self, Robert: *Neville Chamberlain*, Ashgate, 2006
— (comp.), *The Neville Chamberlain Diary Letters*, Volumen 4: *The Downing Street Years, 1934–1940*, Ashgate, 2005
Senger und Etterlin, General Frido von: *Neither Fear Nor Hope*, Presidio, 1989
Sereny, Gitta: *Albert Speer: His Battle with Truth*, Picador, 1996
Sevareid, Eric, *Not So Wild a Dream*, Atheneum, 1976
Sherwood, Robert E.: *The White House Papers of Harry L. Hopkins: An Intimate History*, volumen I: *September 1939–January 1942*, Eyre & Spottiswoode, 1948
Shirer, William L.: *Berlin Diary*, Hamish Hamilton, 1942
Slessor, Sir John: *The Central Blue*, Cassell, 1956
Soames, Mary: *A Daughter's Tale*, Doubleday, 2011
Sonsteby, Gunnar: *Report from No. 24*, Barricade Books, 1999
Spagnuolo, Mark M.: *Mustang Ace: The Story of Don S. Gentile*, Cerberus, 1986
Spayd, P.A.: *Bayerlein: From Afrikakorps to Panzer Lehr*, Schiffer, 2003
Spears, Major-General Sir Edward: *Assignment to Catastrophe*, The Reprint Society, 1954
—, *Fulfilment of a Mission: Syria and Lebanon, 1941–1944*, Leo Cooper, 1977
Speer, Albert: *Inside the Third Reich*, Phoenix, 1995
Sperber, A. M.: *Murrow: His Life and Times*, Freundlich Books, 1986
Spooner, Tony: *Warburton's War*, Crécy, 1994
Squires, Mary: *An Army in the Fields*, Minerva Press, 2000
Stahl, Peter: *The Diving Eagle: A Ju88 Pilot's Diary*, William Kimber, 1984
Steinhilper, Ulrich, y Peter Osborne: *Spitfire on my Tail: A View from the Other Side*, Independent Books, 1989
Steinhoff, Johannes: *Messerschmitts Over Sicily*, Pen & Sword, 2004
—, Peter Pechel y Dennis Showalter: *Voices from the Third Reich: An Oral History*, Da Capo, 1994
Stimson, Henry L.: *Prelude to Invasion: An Account Based upon Official Reports by Henry L. Stimson, Secretary of War*, Greenwood Press, 1974
—, y McGeorge Bundy: *On Active Service in Peace and War*, Harper & Brothers, 1948
Street, A. G.: *Ditchampton Farm*, Eyre & Spottiswoode, 1946
—, *From Dusk till Dawn*, Oxford University Press, 1989
—, *Hitler's Whistle*, Eyre & Spottiswoode, 1943
—, *Round the Year on the Farm*, Oxford University Press, 1946
Street, Pamela: *My Father, A. G. Street*, Robert Hale, 1969

Suhren, Teddy, y Fritz Brustat-Naval: *Teddy Suhren – Ace of Aces*, Frontline, 2011
Taylor A. J. P.: *Beaverbrook*, Hamish Hamilton, 1972
Taylor, Fred (comp.): *The Goebbels Diaries 1939–1941*, Sphere Books, 1982
Tedder, Lord, Marshal of the Air Force: *With Prejudice*, Cassell, 1966
Tobin, James: *Ernie Pyle's War: America's Eyewitness to World War II*, University Press of Kansas, 1997
Topp, Erich: *The Odyssey of a U-Boat Commander: Recollections of Erich Topp*, Prager, 1992
Vann, Frank: *Willy Messerschmitt*, Patrick Stephens, 1993
Vansittart, The Rt Hon. Lord: *Lessons of My Life*, Hutchinson, 1942
Verity, Hugh: *We Landed by Moonlight*, Crécy, 2000
Warlimont, Walter: *Inside Hitler's Headquarters 1939–1945*, Presidio (n.d., pero publicado originalmente en 1962)
Warner, Oliver: *Cunningham of Hyndhope: Admiral of the Fleet*, John Murray, 1967
Weinronk, Jack 'Cobber': *The Vaulted Sky*, Merlin Books, 1993
Wendel, Else: *Hausfrau at War: A German Woman's Account of Life in Hitler's Reich*, Odhams Press, 1957
Werner, Herbert A.: *Iron Coffins*, Cassell, 1999
West, Nigel (comp.): *The Guy Liddell Diaries*, Volumen I: *1939–1942*, Routledge, 2009
—, *The Guy Liddell Diaries*, volumen II: *1942–1945*, Routledge, 2009
Williams, Charles: *The Last Great Frenchman: A Life of General de Gaulle*, John Wiley & Sons, 1993
Winn, Godfrey: *Godfrey Winn's Scrapbook of the War*, Hutchinson, 1942
Winterbotham, F. W.: *The Ultra Spy*, Papermac, 1989
Winton, John: *Cunningham: The Greatest Admiral since Nelson*, John Murray, 1998
Woodhouse, C. M.: *Something Ventured*, Granada 1992
Young, Desmond: *Rommel*, Collins, 1950
Young, Edward: *One of Our Submarines*, Wordsworth, 1997
Younghusband, Eileen: *One Woman's War*, Candy Jar Books, 2013

EQUIPO, ARMAMENTO Y LIBROS TÉCNICOS

Barker, A. J.: *British and American Infantry Weapons of World War 2*, Arms & Armour Press, 1969
Bidwell, Shelford, y Dominick Graham: *Fire-Power: British Army Weapons and Theories of War 1904–1945*, George Allen & Unwin, 1982

Bouchery, Jean: *The British Soldier*, Volumen 1: *Uniforms, Insignia, Equipment*, Histoire & Collections, n.d.

—, *The British Soldier*, Volumen 2: *Organisation, Armament, Tanks and Vehicles*, Histoire & Collections, n.d.

Brayley, Martin: *The British Army 1939–45 (1): North-West Europe*, Osprey, 2001

—, *British Web Equipment of the Two World Wars*, The Crowood Press, 2005

Bruce, Robert: *German Automatic Weapons of World War II*, The Crowood Press, 1996

Bull, Dr Stephen: *World War II Infantry Tactics*, Osprey, 2004

—, *World War II Street-Fighting Tactics*, Osprey, 2008

Chamberlain, Peter, y Chris Ellis: *Tanks of the World 1915–1945*, Cassell, 2002

Chesneau, Roger (comp.): *Conway's All the World's Fighting Ships 1922–1946*, Conway Maritime Press, 1980

Clark, Jeff: *Uniforms of the NSDAP*, Schiffer, 2007

Crociani, P., y P. P. Battistelli: *Italian Army Elite Units and Special Forces 1940–43*, Osprey, 2011

Dallies-Labourdette, Jean-Philippe: *S-Boote: German E-Boats in Action 1939–1945*, Histoire & Collections, n.d.

Davies, W. J. K.: *German Army Handbook 1939–1945*, Military Book Society, 1973

Davis, Brian L.: *German Combat Uniforms of World War II*, Volumen II: Arms & Armour Press, 1985

Dibbs, John, y Tony Holmes: *Hurricane: A Fighter Legend*, Osprey, 1995

Dunning, Chris: *Courage Alone: The Italian Air Force 1940–1943*, Hikoki, 1998

Farrar-Hockley, Anthony: *Infantry Tactics 1939–1945*, Almark, 1976

Fleischer, Wolfgang: *The Illustrated Guide to German Panzers*, Schiffer, 2002

Forty, George, y Jack Livesey: *The Complete Guide to Tanks and Armoured Fighting Vehicles*, Southwater, 2012

Gander, Terry, and Peter Chamberlain: *Small Arms, Artillery and Special Weapons of the Third Reich*, Macdonald and Jane's, 1978

Gordon, David B.: *Equipment of the WWII Tommy*, Pictorial Histories, 2004

—, *Uniforms of the WWII Tommy*, Pictorial Histories, 2005

—, *Weapons of the WWII Tommy*, Pictorial Histories, 2004

Grant, Neil: *The Bren Gun*, Osprey, 2013

Griehl, Manfred, y Joachim Dressel: *Luftwaffe Combat Aircraft: Development, Production, Operations, 1935–1945*, Schiffer, 1994

Gunston, Bill: *Fighting Aircraft of World War II*, Salamander, 1988

Hart, S., R. Hart y M. Hughes: *The German Soldier in World War II*, Spellmount, 2000
Hogg, Ian V. (Intro.): *The American Arsenal: The World War II Official Standard Ordnance Catalog of Small Arms, Tanks, Armored Cars, Artillery, Antiaircraft Guns, Ammunition, Grenades, Mines, etcetera*, Greenhill Books, 1996
—, *The Guns 1939–1945*, Macdonald, 1969
Jowett, Philip S.: *The Italian Army 1940–45* (1): *Europe 1940–43*, Osprey, 2000
—, *The Italian Army 1940–45* (2): *Africa 1940–43*, Osprey, 2001
Kay, Antony L., y J. R. Smith: *German Aircraft of the Second World War*, Putnam, 2002
Konstam, Angus: *British Battlecruisers 1939–45*, Osprey, 2003
Lagarde, Jean de: *German Soldiers of World War II*, Histoire & Collections, n.d. Lavery, Brian: *Churchill's Navy: The Ships, Men and Organisation 1939–1945*, Conway, 2006
Lee, Cyrus A.: *Soldat*, volumen 2: *Equipping the German Army Foot Soldier in Europe 1943*, Pictorial Histories, 1988
Lepage, Jean-Denis G. G., *German Military Vehicles of World War II*, McFarland & Company, 2007
Lüdeke, Alexander: *Weapons of World War II*, Parragon, 2007
Mason, Chris, *Soldat*, volumen Eight: *Fallschirmjäger*, Pictorial Histories, 2000
McNab, Chris, *MG 34 and MG 42 Machine Guns*, Osprey, 2012
Mundt, Richard W., y Cyrus A. Lee: *Soldat*, Volumen Six: *Equipping the Waffen-SS Panzer Divisions 1942–1945*, Pictorial Histories, 1997
Musgrave, Daniel D.: *German Machineguns*, Greenhill Books, 1992
Myerscough, W.: *Air Navigation Simply Explained*, Pitman & Sons, 1942
Saiz, Augustin: *Deutsche Soldaten*, Casemate, 2008
Stedman, Robert: *Kampfflieger: Bomber Crewman of the Luftwaffe 1939–45*, Osprey, 2005
Suermondt, Jan: *World War II Wehrmacht Vehicles*, The Crowood Press, 2003
Sumner, Ian, y François Vauvillier: *The French Army 1939–1945* (1), Osprey, 1998
Sutherland, Jonathan: *World War II Tanks and AFVs*, Airlife, 2002
Trye, Rex, *Mussolini's Soldiers*, Airlife, 1995
Vanderveen, Bart: *Historic Military Vehicles Directory*, After the Battle, 1989
Williamson, Gordon: *Gebirgsjäger*, Osprey, 2003
—, *German Mountain and Ski Troops 1939–45*, Osprey, 1996
—, *U-Boats vs Destroyer Escorts*, Osprey, 2007
Windrow, Richard, y Tim Hawkins: *The World War II GI: US Army Uniforms 1941–45*, The Crowood Press, 2003

GENERAL

Addison, Paul, y Angus Calder (comps.): *Time to Kill: The Soldier's Experience of War in the West, 1939–1945*, Pimlico, 1997
Addison, Paul, and Jeremy A. Crang (comps.): *The Burning Blue: A New History of the Battle of Britain*, Pimlico, 2000
Alexander, Martin S.: *The Republic in Danger: General Maurice Gamelin and the Politics of French Defence, 1933–1940*, Cambridge University Press, 2002
Ansel, Walter: *Hitler Confronts England*, Duke University Press, 1960
Antill, Peter D.: *Crete 1941*, Osprey, 2005
Asher, Michael: *The Regiment: The Real Story of the SAS*, Viking, 2007
Bailey, Roderick: *Forgotten Voices of the Secret War*, Ebury Press, 2008
Baldoli, Claudia, Andrew Knapp y Richard Overy (comps.): *Bombing: States and Peoples in Western Europe: 1940–1945*: Continuum: 2011
Barker: A. J.: *Dunkirk: The Great Escape*, J. M. Dent & Sons, 1977
Barnett, Correlli: *The Audit of War: The Illusion and Reality of Britain as a Great Power*, Papermac, 1987
—, *Engage the Enemy More Closely*, Penguin, 1991
—, (comp.), *Hitler's Generals*, Weidenfeld & Nicolson, 1989
Bartz, Karl: *Swastika in the Air: The Struggle and Defeat of the German Air Force 1939–1945*, William Kimber, 1956
Baumbach, Werner: *Broken Swastika*, George Mann, 1974
Baumer, Robert W., y Mark J. Reardon: *American Iliad: The 18th Infantry Regiment in World War II*, The Aberjona Press, 2004
Beevor, Antony: *Crete: The Battle and the Resistance*, Penguin Books, 1992
Bekker, Cajus: *The Luftwaffe War Diaries*, Corgi, 1969
Bell, P. M. H.: *A Certain Eventuality: Britain and the Fall of France*, Saxon House, 1974
Bellamy, Chris: *Absolute War: Soviet Russia in the Second World War*, Pan Books, 2007
Biddle, Tami Davis: *Rhetoric and Reality in Air Warfare*, Princeton University Press, 2002
Bidwell, Shelford: *Gunners at War*, Arrow, 1972
Bishop, Patrick: *Bomber Boys: Fighting Back, 1940–1945*, Harper Press, 2007
—, *Fighter Boys: Saving Britain, 1940*, HarperCollins, 2003
Black, Jeremy: *The Age of Total War*, 1860–1945, Roman & Littlefield, 2010

—, *A Century of Conflict: War, 1914–2014*, Oxford University Press, 2015
—, *Rethinking World War Two: The Conflict and its Legacy*, Bloomsbury, 2015
—, *A Short History of Britain*, Bloomsbury Academic, 2015
—, *Why Wars Happen*, Reaktion Books, 1998
Blackbourn, David: *History of Germany, 1780–1918: The Long Nineteenth Century*, Blackwell, 2003
Blair, Clay: *Hitler's U-Boat War: The Hunters, 1939–1942*, Cassell, 2000
—, *Hitler's U-Boat War: The Hunted, 1942–1945*, Cassell, 2000
Boberach, Heinz (ed.): *Meldungen aus dem Reich: Auswahl aus den geheimen Lageberichten des Sicherheitsdienstes der SS 1939–1944*, Deutscher Taschenbuch Verlag, 1968
Bond, Brian, y Michael Taylor (eds.): *The Battle for France & Flanders Sixty Years On*, Pen & Sword, 2001
Bosworth, R. J. B.: *Mussolini's Italy: Life under the Dictatorship*, Penguin Books, 2006
Bowman, Martin W.: *USAAF Handbook 1939–1945*, Sutton, 2003
Brendon, Piers: *The Dark Valley: A Panorama of the 1930s*, Pimlico, 2001
Browning, Christopher R.: *Ordinary Men: Reserve Police Battalion 101 and the Final Solution in Poland*, Penguin Books, 2001
Bryant, Arthur, y Edward Shanks: *The Battle of Britain/The Few*, Withy Grove Press, 1944
Buchheim, Lothar-Günther: *U-Boat War*, Collins, 1978
Budiansky, Stephen: *Battle of Wits*, Penguin Books, 2000
Bungay, Stephen: *The Most Dangerous Enemy*, Aurum, 2000
Burgwyn, H. James: *Mussolini Warlord: Failed Dreams of Empire 1940–1943*, Enigma Books, 2012
Burleigh, Michael: *Moral Combat: A History of World War II*, Harper Press, 2011
—, *The Third Reich: A New History*, Pan Books, 2001
Butler, Rupert: *Hitler's Death's Head Division*, Pen & Sword, 2004
Caddick-Adams, Peter: *Monty and Rommel: Parallel Lives*, Preface, 2011
—, *Snow and Steel*, Preface, 2014
Caine, Philip D.: *American Pilots in the RAF: The WWII Eagle Squadrons*, Brassey's, 1998
Calder, Angus: *The Myth of the Blitz*, Pimlico, 1992
—, *The People's War: Britain 1939–1945*, Pimlico, 1992
Cardozier, V. R.: *The Mobilization of the United States in World War II: How the Government, Military and Industry Prepared for War*, McFarland, 1995
Carrard, Philippe: *The French Who Fought for Hitler: Memories from the Outcasts*, Cambridge University Press, 2010

Carver, Field Marshal Sir Michael (comp.): *The War Lords*, Little, Brown and Co., 1976
Chant, Christopher: *Handbook of British Regiments*, Routledge, 1988
Churchill, Winston S.: *The Story of the Malakand Field Force*, Lightning Source UK, 2009
Citino, Robert M.: *Death of the Wehrmacht: The German Campaigns of 1942*, University Press of Kansas, 2007
—, *The German Way of War: From the Thirty Years' War to the Third Reich*, University Press of Kansas, 2005
—, *The Path to Blitzkrieg: Doctrine and Training in the German Army, 1920–1939*, Stackpole, 1999
—, *Quest for Decisive Victory: From Stalemate to Blitzkrieg in Europe, 1899–1940*, University Press of Kansas, 2002
—, *The Wehrmacht Retreats: Fighting a Lost War, 1943*, University Press of Kansas, 2012
Clark, Christopher: *Iron Kingdom: The Rise and Downfall of Prussia, 1600–1947*, Penguin Books, 2007
Clayton, Tim, y Phil Craig: *Finest Hour*, Hodder & Stoughton, 1999
Cloutier, Patrick: *Regio Esercito: The Italian Royal Army in Mussolini's Wars 1935–1943*, lulu.com, 2013
Cobb, Matthew: *The Resistance: The French Fight against the Nazis*, Pocket Books, 2009
Collier, Basil: *Hidden Weapons: Allied Secret or Undercover Services in World War II*, Pen & Sword, 2006
—, *Leader of the Few*, Jarrolds, 1957
Collier, Richard: *Eagle Day*, Cassell, 1999
—, *The Sands of Dunkirk*, Fontana, 1963
Collingham, Lizzie: *The Taste of War: World War II and the Battle for Food*, The Penguin Press, 2012
Cornwell, Peter D.: *The Battle of France Then and Now*, After the Battle, 2007
Corum, James S.: *The Luftwaffe: Creating the Operational Air War, 1918–1940*, University Press of Kansas, 1997
Creveld, Martin van: *Fighting Power: German and US Army Performance 1939–1945*, Greenwood Press, 1982
—, *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge University Press, 1977
Dallek, Robert: *Franklin D. Roosevelt and American Foreign Policy, 1932–1945*, Oxford University Press, 1995
Davidson, Basil: *Special Operations Europe*, Readers Union, 1980
Davis, Kenneth S.: *The American Experience of War, 1939–1945*, Secker & Warburg, 1967

Deakin, F. W.: *The Brutal Friendship: Mussolini, Hitler and the Fall of Italian Fascism*, Pelican Books, 1966
Deichmann, Paul: *Spearhead for Blitzkrieg: Luftwaffe Operations in Support of the Army, 1939–1945*, Greenhill, 1996
Deighton, Len: *Blitzkrieg*, Pimlico, 1993
—, *Blood, Tears and Folly: An Objective Look at World War II*, Pimlico, 1995
—, *Fighter: The True Story of the Battle of Britain*, Pimlico, 1996
Dennis, Peter: *Decision by Default: Peacetime Conscription and British Defence, 1919–39*, Routledge and Kegan Paul, 1972
Dietrich, Wolfgang: *Kampfgeschwader* Edelweiss, Ian Allen, 1975
Dildy, Douglas C.: *Denmark and Norway 1940*, Osprey, 2007
DiNardo, R. L.: *Germany and the Axis Powers: From Coalition to Collapse*, University Press of Kansas, 2005
—, *Germany's Panzer Arm in WWII*, Stackpole, 2006
—, *Mechanized Juggernaut or Military Anachronism?*, Stackpole, 2008
Donnelly, Larry: *The Other Few*, Red Kite, 2004
Doubler, Michael D.: *Closing with the Enemy: How GIs Fought the War in Europe, 1944–1945*, University Press of Kansas, 1994
Draper, Alfred: *Operation Fish: The Race to Save Europe's Wealth, 1939–1945*, Cassell, 1979
Duggan, Christopher: *Fascist Voices: An Intimate History of Mussolini's Italy*, Vintage, 2013
Earnshaw, James Douglas: *609 at War*, Vector, 2003
Eberle, Henrik, y Matthias Uhl (eds.): *The Hitler Book*, John Murray, 2006
Edgerton, David: *Britain's War Machine: Weapons, Resources and Experts in the Second World War*, Allen Lane, 2011
—, *England and the Aeroplane*, Macmillan, 1991
—, *Warfare State: Britain, 1920–1970*, Cambridge University Press, 2006
Ellis, John: *The Sharp End: The Fighting Man in World War II*, Pimlico, 1993
—, *The World War II Databook: The Essential Facts and Figures for All the Combatants*, Aurum, 1995
Elphick, Peter: *Liberty: The Ships That Won the War*, Chatham, 2001
Faber, David: *Munich: The 1938 Appeasement Crisis*, Pocket Books, 2008
Faldella, Emilio: *L'Italia e la seconda guerra mondiale*, Cappelli, 1967
Farquharson, J. E.: *The Plough and the Swastika: The NSDAP and Agriculture in Germany, 1928–45*, Sage Publications, 1976
Fennell, Jonathan: *Combat and Morale in the North African Campaign*, Cambridge University Press, 2011
Fleming, Peter: *Operation Sea Lion*, Pan Books, 1957

Fletcher, David: *The Great Tank Scandal: British Armour in the Second World War*, Part I, HMSO, 1989
Flower, Desmond, y James Reeves (comps.): *The War 1939–1945: A Documentary History*, Da Capo, 1997
Foot, M. R. D.: *Resistance: European Resistance to Nazism 1940–45*, Eyre Methuen, 1976
Forty, George: *The Battle of Crete*, Ian Allen, 2001
—, *British Army Handbook, 1939–1945*, Sutton, 1998
—, *US Army Handbook, 1939–1945*, Sutton, 1995
Fowler, Will: *Poland and Scandinavia, 1939–1940*, Ian Allen, 2001
Fraser, David: *And We Shall Shock Them: The British Army in the Second World War*, Cassell, 1999
Frieser, Karl-Heinz: *The Blitzkrieg Legend*, Naval Institute Press, 2005
Fullilove, Michael: *Rendezvous with Destiny: How Franklin D. Roosevelt and Five Extraordinary Men Took America into the War and into the World*, The Penguin Press, 2013
Gardiner, Juliet: *The Thirties: An Intimate History*, Harper Press, 2011
—, *Wartime: Britain 1939–1945*, Review, 2005
Gardner, W. J. R. (comp.): *The Evacuation from Dunkirk*, Frank Cass, 2000
Gelb, Norman: *Scramble: A Narrative History of the Battle of Britain*, Michael Joseph, 1986
Gildea, Robert: *Marianne in Chains: In Search of the German Occupation of France 1940–45*, Pan Books, 2003
Gilmour, David: *The Pursuit of Italy: A History of a Land, Its Regions and Their Peoples*, Penguin Books, 2012
Ginn, Peter, Ruth Goodman y Alex Langlands: *Wartime Farm*, Mitchell Beazley, 2012
Goerlitz, Walter: *History of the German General Staff*, Praeger, 1967
Goldhagen, Daniel Jonah: *Hitler's Willing Executioners*, Abacus, 1997
Graves, Charles: *The Home Guard of Great Britain*, Hutchinson, 1943
Grigg, P. J.: *Prejudice and Judgment*, Alden Press, 1948
Grunberger, Richard: *A Social History of the Third Reich*, Phoenix, 2005
Guderian, Heinz (Prólogo): *Blitzkrieg in Their Own Words: First-Hand Accounts from German Soldiers, 1939–1940*, Zenith Press, 2005
Guedalla, Philip: *Middle East 1940–1942: A Study in Air Power*, Hodder & Stoughton, 1944
Hadjipateras, Costas N., y Maria S. Fafalios: *Crete 1941 Eyewitnessed*, Efstathiadis Group, 1988
Hale, Oron J.: *The Captive Press in the Third Reich*, Princeton University Press, 1964
Hall, David Ian: *The Strategy for Victory: The Development of British Tactical Air Power, 1919–1943*, Praeger Security International, 2008

Handel, Michael I. (ed.): *Intelligence and Military Operations*, Frank Cass, 1990 Hansell, Haywood S., Jr: *The Air Plan That Defeated Hitler*, Arno Press, 1980
Harries, Meirion y Susie: *Soldiers of the Sun: The Rise and Fall of the Imperial Japanese Army*, Random House, 1991
Harrison, Mark (ed.): *The Economics of World War II*, Cambridge University Press, 2000
Harrison Place, Timothy: *Military Training in the British Army, 1940–1944: From Dunkirk to D-Day*, Frank Cass, 2000
Hay, Ian: *The Army at War: The Battle of Flanders*, HMSO, 1941
Herman, Arthur: *Freedom's Forge: How American Business Produced Victory in World War II*, Random House, 2012
Hewitt, Nick: *Coastal Convoys, 1939–1945: The Indestructible Highway*, Pen & Sword, 2008
Holland, James: *The Battle of Britain*, Bantam Books, 2010
—, *Fortress Malta*, Orion, 2003
—, *Heroes*, HarperCollins, 2007
—, *Together We Stand – North Africa 1942–1943: Turning the Tide in the West*, Harper Collins, 2005
Holmes, Richard: *Soldiers: Army Lives and Loyalties from Redcoats to Dusty Warriors*, Harper Press, 2011
—, *The World at War*, Ebury Press, 2011
Horne, Alistair: *To Lose a Battle: France 1940*, Papermac, 1990
House, Jonathan M.: *Combined Arms Warfare in the Twentieth Century*, University Press of Kansas, 2001
Howard, Michael: *The Mediterranean Strategy in the Second World War*, Greenhill Books, 1993
Howarth, Stephen, y Derek Law (comps.): *The Battle of the Atlantic 1939–1945: The 50th Anniversary International Naval Conference*, Greenhill, 1994
Hoyt, Edwin P.: *The GI's War: American Soldiers in Europe During World War II*, Cooper Square Press, 2000
Hylton, Stuart: *Their Darkest Hour: The Hidden History of the Home Front, 1939–1945*, Sutton, 2003
Irons, Roy: *The Relentless Offensive: War and Bomber Command, 1939–1945*, Pen & Sword, 2009
Irving, David (ed.): *Breach of Security: The German Secret Intelligence File on Events Leading to the Second World War*, William Kimber, 1968
Jackson, Ashley: *The British Empire and the Second World War*, Hambledon Continuum, 2006

Jackson, W. G. F.: *The North African Campaign, 1940–43*, Batsford, 1975
James, T. C. G.: *The Battle of Britain*, Frank Cass, 2000
—, *The Growth of Fighter Command, 1936–1940*, Frank Cass, 2002
Jörgensen, Christer: *Rommel's Panzers*, Reference Group Brown, 2003
Joseph, Frank: *Mussolini's War*, Helion, 2010
Kallis, Aristotle A.: *Nazi Propaganda and the Second World War*, Palgrave Macmillan, 2008
Kaplan, Philip, y Jack Currie: *Wolfpack: U-Boats at War 1939–1945*, Aurum, 1997
Keegan, John (comp.): *Churchill's Generals*, Abacus, 1991
Kemp, Anthony: *The SAS at War, 1941–1945*, Penguin Books, 2000
Kemp, Lt-Commander P. K.: *Victory at Sea*, White Lion Publishers, 1957
Kersaudy, François: *Norway 1940*, Collins, 1990
Kershaw, Ian: *Fateful Choices: Ten Decisions that Changed the World, 1940–1941*, Allen Lane, 2007
—, *Hitler: 1936–1945, Nemesis*, Penguin Books, 2001
Kite, Ben: *Stout Hearts: The British and Canadians in Normandy 1944*, Helion, 2014
Klein, Maury: *A Call to Arms: Mobilizing America for World War II*, Bloomsbury, 2013
Knox, MacGregor: *Common Destiny: Dictatorship, Foreign Policy, and War in Fascist Italy and Nazi Germany*, Cambridge University Press, 2000
—, *Hitler's Italian Allies: Royal Armed Forces, Fascist Regime, and the War of 1940–1943*, Cambridge University Press, 2000
—, *Mussolini Unleashed, 1939–1941: Politics and Strategy in Fascist Italy's Last War*, Cambridge University Press, 1982
Kohn, Richard H., y Joseph P. Harahan: *Air Superiority in World War II and Korea*, Office of Air Force History, United States Air Force, 1983
Koht, Halvdan: *Norway Neutral and Invaded*, Hutchinson, 1941
Lampe, David: *The Last Ditch: Britain's Secret Resistance and the Nazi Invasion Plan*, Greenhill Books, 2007
Langer, William L.: y S. Everett Gleason: *The Undeclared War 1940–1941*, Royal Institute of International Affairs, 1953
Langhorne Richard (comp.): *Diplomacy and Intelligence during the Second World War: Essays in Honour of F H. Hinsley*, Cambridge University Press, 1985
Lavery, Brian: *Hostilities Only: Training the Wartime Royal Navy*, Conway, 2004
—, *In Which They Served: The Royal Navy Officer Experience in the Second World War*, Conway, 2009
Lawrence, W. J.: *No. 5 Bomber Group RAF*, Faber & Faber, 1951

Le Tissier, Tony: *The Third Reich Then and Now*, After the Battle, 2005
Lewin, Ronald: *The Life and Death of the Afrika Korps*, Pen & Sword, 2003
—, *Rommel as Military Commander*, Pen & Sword, 2004
—, *Ultra Goes to War: The Secret Story*, Penguin, 2001
Liddell Hart, B. H.: *The Other Side of the Hill*, Cassell, 1951
Longmate, Norman: *The Real Dad's Army: The Story of the Home Guard*, Arrow, 1974
Lucas, James: *German Army Handbook, 1939–1945*, Sutton, 1998
Lukacs, John: *The Duel: Hitler vs. Churchill 10 May–31 July 1940*, Phoenix, 2000
Lund, Paul, y Harry Ludlam: *Trawlers Go to War*, New English Library, 1973
Lunde, Henrik O.: *Hitler's Pre-Emptive War: The Battle for Norway, 1940*, Casemate, 2010
MacDonald, Callum: *The Lost Battle: Crete 1941*, Papermac, 1993
Mackenzie, William: *The Secret History of SOE: Special Operations Executive 1940–1945*, St Ermin's Press, 2000
Macksey, Major K. J.: *Afrika Korps: Rommel's Desert Soldiers*, Ballantine, 1968
Macrae, Stuart, *Winston Churchill's Toyshop: The Inside Story of Military Intelligence (Research)*, Amberley, 2010
Mallman Showell: Jak P.: *Hitler's Navy*, Seaforth Publishing, 2009
—, *Hitler's U-Boat Bases*, Sutton, 2007
Mason, Philip: *A Matter of Honour: An Account of the Indian Army, Its Officers & Men*, edición de club, 1974
Mass Observation, C. Madge y T. H. Harrison: *War Begins at Home*, Chatto & Windus, 1940
Mazower, Mark: *Hitler's Empire: Nazi Rule in Occupied Europe*, Allen Lane, 2008
McGaw Smyth, Howard: *Secrets of the Fascist Era*, Southern Illinois University Press, 1975
McGuirk, Dal: *Rommel's Army in Africa*, Stanley Paul, 1987
McKay, Sinclair: *The Secret Life of Bletchley Park*, Aurum, 2011
—, *The Secret Listeners*, Aurum, 2013
McKee, Alexander: *The Coal-Scuttle Brigade*, New English Library, 1957
McKinstry, Leo: *Hurricane: Victor of the Battle of Britain*, John Murray, 2010
—, *Operation Sealion: How Britain Crushed the German War Machine's Dreams of Invasion in 1940*, John Murray, 2014
—, *Spitfire: Portrait of a Legend*, John Murray, 2008
McLaine, Ian: *Ministry of Morale*, George Allen & Unwin, 1979
McNab, Chris (ed.): *German Paratroopers*, MBI, 2000

Meilinger, Colonel Phillip S.: *The Paths of Heaven: The Evolution of Airpower Theory*, Air University Press, 1997

Messenger, Charles: *The Second World War in the West*, Cassell, 2001

Michel, Henri: *The Shadow War: Resistance in Europe 1939–45*, André Deutsch, 1972

Middlebrook, Martin, y Chris Everitt: *The Bomber Command War Diaries*, Penguin Books, 1990

Mierzejewski, Alfred C.: *The Collapse of the German War Economy, 1944–1945: Allied Air Power and the German National Railway*, University of North Carolina Press, 1988

Milner, Marc: *The Battle of the Atlantic*, Tempus, 2005

Milward, Alan S.: *War, Economy and Society, 1939–1945*, University of California Press, 1979

Mitcham, Samuel W.: *Hitler's Legions: German Army Order of Battle, World War II*, Leo Cooper, 1985

Moorehead, Alan: *African Trilogy: Desert War, North Africa Campaign 1940–1943*, Cassell, 2000

Moorhouse, Roger: *The Devil's Alliance: Hitler's Pact with Stalin, 1939–1941*, The Bodley Head, 2014

Mortimer, Gavin: *The SAS in World War II: An Illustrated History*, Osprey, 2011

—, *Stirling's Men: The Inside History of the SAS in World War II*, Cassell, 2005

Morton, H. V.: *Atlantic Meeting*, Methuen & Co., 1943

Murray, Williamson: *Luftwaffe: Strategy for Defeat 1933–45*, Grafton, 1988

Murray, Williamson, y Allan R. Millett: *A War to be Won: Fighting the Second World War*, Belknap Harvard, 2000

—, *Military Innovation in the Interwar Period*, Cambridge University Press, 1996

Neitzel, Sönke, y Harald Welzer, *Soldaten: On Fighting, Killing and Dying*, Simon & Schuster, 2012

Nielsen, Generalleutnant Andreas: USAF Historical Studies No. 173: *The German Air Force General Staff*, Arno Press, 1968

Noakes, Jeremy (ed.): *Nazism 1919–1945*, volumen 4: *The German Home Front in World War II*, University of Exeter Press, 1998

Noakes, J., y G. Pridham (eds.): *Nazism 1919–1945*, volumen 2: *State, Economy and Society 1933–1939*, University of Exeter Press, 1984

—, *Nazism 1919–1945*, volumen 3: *Foreign Policy, War and Racial Extermination*, University of Exeter Press, 1988

Oberkommando der Wehrmacht: *Fahrten und Flüge gegen England*, Zeitgeschichte-Verlag, Berlin, 1941

Overy, Richard: *The Bombing War: Europe 1939–1945*, Allen Lane, 2013

—, *The Road to War*, Vintage, 2009
— (ed.), *The New York Times Complete World War II 1939–1945*, Black Dog & Levanthal, 2013
Owen, James: *Commando: Winning World War II Behind Enemy Lines*, Abacus, 2012
Owen, Roderic: *The Desert Air Force*, Arrow, 1958
Owings, Alison: *Frauen: German Women Recall the Third Reich*, Penguin Books, 1995
Pallud, Jean-Paul: *Blitzkrieg in the West Then and Now*, After the Battle, 1991
— *The Desert War Then and Now*, After the Battle, 2012
Panagiotakis, George J.: *The Battle of Crete*, Heraklion, 2000
Paxton, Robert O.: *French Peasant Fascism*, Oxford University Press, 1997
Peitz, Bernd: *Afrikakorps: Rommel's Tropical Army in Original Color*, Schiffer, 2005
Petrow, Richard: *The Bitter Years*, edición de club, 1974
Porten, Edward P. von der: *The Germany Navy in World War II*, Arthur Baker, 1970
Price, Alfred: *The Hardest Day*, Book Club Associates, 1979
—, *Instruments of Darkness: The History of Electronic Warfare*, Macdonald and Jane's, 1978
Prysor, Glyn: *Citizen Sailors: The Royal Navy in the Second World War*, Viking, 2011
Ramsey, Winston G. (ed.): *The Battle of Britain: Then and Now Mk V*, After the Battle, 1980
—, *The Blitz Then and Now*, Volumen 2, After the Battle, 1988
Reynolds, David: *The Creation of the Anglo-American Alliance, 1937–1941*, University of North Carolina Press, 1982
Richards, Denis: *RAF Bomber Command in the Second World War: The Hardest Victory*, Penguin Books, 2001
Ritchie, Sebastian: *Arnhem: Myth and Reality*, Robert Hale: 2011
—, *Industry and Air Power: The Expansion of British Aircraft Production, 1935–1941*, Routledge, 1997
Roberts, Andrew: *Eminent Churchillians*, Phoenix, 1995
—, *The Storm of War*, Harper Perennial, 2011
Rosenbaum, Ron: *Explaining Hitler: The Search for the Origins of His Evil*, Papermac, 1998
Roskill, Stephen: *The Navy at War, 1939–1945*, Wordsworth Editions, 1998
Saunders, Andy: *No 43 'Fighting Cocks' Squadron*, Osprey, 2003
Schell, Adolf von: *Battle Leadership*, Major Edwin F. Harding, 1933
Schramm, Percy E.: *Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht 1939–1941*, Teilbänd I, II, Bernard & Graefe Verlag, 1982

Sebag-Montefiore, Hugh, *Dunkirk: Fight to the Last Man*, Penguin Books, 2007

Seydewitz, Max, *Civil Life in Wartime Germany: The Story of the Home Front*, The Viking Press, 1945

Seymour, Miranda: *Noble Endeavours: The Life of Two Countries, England and Germany, in Many Stories*, Simon & Schuster, 2014

Shores, Christopher, y Brian Cull, con Nicola Malizia: *Malta: The Hurricane Years, 1940–41*, Grub Street, 1987

—, *Malta: The Spitfire Year, 1942*, Grub Street, 1991

Shores, Christopher, y Hans Ring: *Fighters over the Desert*, Neville Spearman, 1969

Short, Brian, Charles Watkins y John Martin: *The Front Line of Freedom: British Farming in the Second World War*, British Agricultural History Society, 2006

Smart, Nicholas: *Biographical Dictionary of British Generals of the Second World War* Pen & Sword, 2005

Spick, Mike: *Aces of the Reich: The Making of a Luftwaffe Fighter-Pilot*, Greenhill, 2006

—, *Allied Fighter Aces of World War II*, Greenhill, 1997

—, *Luftwaffe Fighter Aces*, Greenhill, 1996

Spitzy, Reinhard: *How We Squandered the Reich*, Michael Russell, 1997

Spooner, Tony: *Supreme Gallantry: Malta's Role in the Allied Victory 1939–1945*, John Murray, 1996

Stapledon, Sir George: *The Way of the Land*, Faber, 1943

Stephenson, Michael: *The Last Full Measure: How Soldiers Die in Battle*, Crown, 2012

Stevenson, David: *1914–1918: The History of the First World War*, Penguin Books, 2005

Stewart, Graham: *Burying Caesar: Churchill, Chamberlain and the Battle for the Tory Party*, Phoenix, 2000

Stewart, I. McD. G.: *The Struggle for Crete: A Story of Lost Opportunity*, Oxford University Press, 1966

Suchenwirth, Richard: *Command and Leadership in the German Air Force*, USAF Historical Studies No. 174, Arno Press, 1969

—, *The Development of the German Air Force, 1919–1939*, University Press of the Pacific, 2005

—, *Historical Turning Points in the German Air Force War Effort*, University Press of the Pacific, 2004

Sweet, John Joseph Timothy: *Iron Arm: The Mechanization of Mussolini's Army, 1920–40*, Stackpole, 2007

Terraine, John: *The Right of the Line*, Hodder & Stoughton, 1985
Thacker, Toby: *Joseph Goebbels: Life and Death*, Palgrave Macmillan, 2008
Tooze, Adam, *The Wages of Destruction: The Making and Breaking of the Nazi Economy*, Penguin Books, 2007
Trevor-Roper, H. R. (ed.): *Hitler's War Directives 1939–1945*, Pan Books, 1966
Tuker, Sir Francis: *Approach to Battle*, Cassell, 1963
Urban, Mark: *The Tank War: The Men, the Machines, the Long Road to Victory 1939–45*, Little, Brown and Co., 2013
Vansittart, Lord: *Roots of the Trouble*, Hutchinson, 1940
Various: *World War II: Day by Day*, Dorling Kindersley, 2004
Vasco, John: *Messerschmitt Bf110 Bombsights over England*, Schiffer, 2002
Vella, Philip: *Malta: Blitzed But Not Beaten*, Progress Press Co., 1997
Vinen, Richard: *The Unfree French: Life under the Occupation*, Penguin Books, 2007
Ward, Sadie: *War in the Countryside, 1939–45*, Cameron Books, 1988
Warwicker, John: *Churchill's Underground Army*, Frontline Books, 2008
Weal, John: *Jagdgeschwader 2 'Richthofen'*, Osprey, 2000
—, *Jagdgeschwader 27 'Afrika'*, Osprey, 2003
—, *Jagdgeschwader 52: The Experten*, Osprey, 2004
—, *Jagdgeschwader 53 'Pik-As'*, Osprey, 2007
Weale, Adrian: *The SS: A New History*, Abacus, 2012
Wells, Mark K.: *Courage and Air Warfare: The Allied Aircrew Experience in the Second World War*, Frank Cass, 1997
Werth, Alexander: *France 1940–1955*, Robert Hale, 1956
Wheal, Elizabeth-Anne, y Stephen Pope: *The Macmillan Dictionary of the Second World War*, Macmillan, 1989
Wheeler-Bennett, Sir John (ed.): *Action This Day: Working with Churchill*, Macmillan, 1968
White, Antonia: *BBC at War*, BBC, 1946
Whiting, Charles: *Hunters from the Sky: The German Parachute Corps, 1940–1945*, Cooper Square Press, 2001
Williams, Michael: *Steaming to Victory: How Britain's Railways Won the War*, Preface, 2013
Williamson, Gordon: *Waffen-SS Handbook, 1933–1945*, Sutton, 2003
Willmott, H. P.: *The Great Crusade*, Pimlico, 1992
Winder, Simon: *Germania*, Picador, 2010
Wingate, John: *The Fighting Tenth*, Leo Cooper, 1991
Winterbotham, F. W.: *The Ultra Secret*, edición de club, 1974
Wood, Derek, y Derek Dempster: *The Narrow Margin: The Battle of Britain and the Rise of Air Power, 1930–1949*, Pen & Sword, 2003

Woodman, Richard: *Malta Convoys*, John Murray, 2000
—, *The Real Cruel Sea: The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic, 1939–1943*, John Murray, 2005
Wynn, Kenneth G.: *Men of the Battle of Britain*, Gliddon Books, 1989
Wynter, Brigadier H. W.: *Special Forces in the Desert War, 1940–1943*, Public Record Office War Histories, 2001
Ziegler, Frank H.: *The Story of 609 Squadron: Under the White Rose*, Crécy, 1993
Ziegler, Philip: *London at War, 1939–1945*, Pimlico, 2002
Zweiniger-Bargielowska, Ina: *Austerity in Britain: Rationing, Controls, and Consumption, 1939–1955*, Oxford University Press, 2000

PANFLETOS, PERIÓDICOS, SEMANARIOS Y REVISTAS

Anon., «German Army Transport»: *Automobile Engineer*, octubre 1945
Denkhaus, Raymond A.: «Convoy PQ 17», *World War II Magazine*, febrero 1997
Felton, Monica: *Civilian Supplies in Wartime Britain*, Ministry of Information, 1945
Jarvis, Peter: *The Invasion of 1940, Markham Memorial Lecture*, Bletchley Park Reports, No. 18, marzo 2003
Peaty, John: «Myth, Reality and Carlo D'Este», *War Studies Journal*, Vol. 1, n.º 2, primavera 1996
Pether, John: *Funkers and Sparkers: Origins and Formation of the Y Service*, Bletchley Park Reports, n.º 17, septiembre 2000
Schell, Adolf von: «Grundlagen der Motorisierung und ihre Entwicklung im Zweiten Weltkrieg», *Wehrwissenschaftliche Rundschau*, 13, 1963
Topp, Erich: «In Memoriam Engelbert Endrass: Castor Mourns Pollux», en Theodore PÁG. Savas (ed.), *Silent Hunters: German U-Boat Commanders of World War II*, Savas Publishing, 2013
Widder, Werner: «*Auftragstaktik* y *Innere Führung*: Trademarks of German Leadership», *Military Review*, septiembre–octubre 2002
Zabecki, David: *Auftragstaktik*
—, *The Greatest General No-One Ever Heard Of*

PELÍCULAS

The Battle of Britain, Harry Saltzman, 1969
Le Chagrin et le Pitié, Marcel Ophüls, 1969
Das Boot, Wolfgang Petersen, 1981
Die Deutsche Wochenschau, 1940–1941
Dunkirk, BBC, 2004
Finest Hour, BBC, 1999
Hitler's Search for the Holy Grail, Channel 4, 1999
London's War: The Beginning, London on Film, 2010
London's War: The Blitz, London on Film, 2010
Triumph of the Will, Leni Riefenstahl, 1935
The World at War, Jeremy Isaacs, 1973

PÁGINAS WEB

Pearce, Richard «Dick»: *Recollections*, www.canadasnavalmemorial.ca
Entrevista con Johannes Steinhoff, Luftwaffe Eagle en la Segunda Guerra Mundial, www.historynet.com
White, Ian: «A Short History of Air Intercept Radar and the British Night-Fighter, Parte uno, 1936–1945», www.600squadronassociation.com

Agradecimientos

Los proyectos de esta magnitud y ambición nunca se pueden llevar a cabo sin una considerable ayudas, y yo debo un enorme agradecimiento a una serie de personas. En primer lugar, estoy muy agradecido a todos los veteranos que, a lo largo de los últimos doce años, más o menos, se han tomado la molestia de hablar conmigo. También debo dar las gracias al personal de los diferentes museos y archivos, pero de manera muy especial a Richard Hughes del Museo Imperial de Guerra, de Londres, a Doug McCabe de la Universidad de Ohio, a todo el personal del Deutsches Tagebucharchiv, de Emmendingen, y del Bundesarchiv-Militärarchiv, de Friburgo, así como al personal del Centro del Patrimonio del Ejército de Estados Unidos, en Carlisle Barracks, Pennsylvania, y a Cathy Pugh del Centro de la Experiencia de la Segunda Guerra Mundial, de Yorkshire.

Tuve la gran suerte de contar con la opinión de una serie de amigos y colegas, entre ellos el profesor John Buckley y el profesor David Zabecki. Sin embargo, hay cinco personas a quienes debo una especial gratitud; todas ellas se han convertido en grandes amigos y, libremente, me han dado acertados consejos cuando acudí a ellos. El primero es mi buen amigo Sebastian Cox, director de la Subdivisión de Historia Aérea de la RAF, en Northold. El segundo es otro buen amigo, Stephen Prince, director de la Subdivisión de Historia Naval, en Portsmouth. El profesor Jeremy Black también ha sido un amigo muy valioso y mentor académico. El profesor Rick Hillum es mi gurú técnico y el mejor asesor que podría haber esperado en cualquiera de los asuntos científicos. Mi eterno agradecimiento, sin embargo, es para el doctor Peter Caddick-Adams, cuyas perspectivas, vastos conocimientos y amistad han sido de incalculable valor. Gracias.

Muchas otras personas me han ayudado con las traducciones y la investigación. En Francia, Elizabeth Gausseron y Alienor You-

chtchenko; en Italia, James Owen. Mi agradecimiento también para David Walsh, un gran amigo que me acompañó en la visita a los diferentes archivos italianos. En Alemania, Michelle Miles e Ingo Maerker han realizado un inmenso trabajo y se han convertido en buenos amigos y colegas. Frances Bryon también me ayudó en algunas investigaciones clave, por lo cual le estoy muy agradecido. Le debo un gran agradecimiento a Lalla Hitchings por la transcripción de muchas de mis entrevistas, pero también a Tom y Mark Hitchings por ayudarme también con esto. Gracias de corazón a todos vosotros.

Muchos más amigos y colegas me han prestado ayuda a lo largo del camino: Oliver Barnham, David Christopherson, Peter Day, Rebecca Dobbs, Freya Eden-Ellis, Tobin Jones, Rob Owen, James Petrie, Richard Pocock, James Shopland, Guy Walters, Rowland White y Aaron Young. Todos han contribuido de una u otra manera. Y también va mi agradecimiento para el coronel Simon Browne y para Tim Lupprian por leer y revisar las pruebas.

También querría dar las gracias a toda la gente de Bantam Press y Grove Atlantic. A Larry Finlay, Mads Toy, Steve Mulcahey, Darcy Nicholson, Phil Lord, Vivien Thompson, Mark Handsley y toda la gente de Bantam, muchísimas gracias. Un particular agradecimiento le debo a Jamison Stoltz de Nueva York, que ha sido un editor fuera de serie, y a Bill Scott-Kerr de Londres, que no podría haber sido ni un mejor amigo ni un mejor apoyo. A los dos, un millón de gracias.

Gracias, también, a todos los de Conville y Walsh, pero muy especialmente a Patrick Walsh, un gran agente y mejor amigo.

Finalmente, querría dar las gracias a mi familia. La redacción de este libro ha sido bastante absorbente algunas veces, y han tenido que soportarlo. Mi eterno agradecimiento es para vosotros. Rachel, Ned y Daisy, gracias.

Agradecimientos por las imágenes

Todas las imágenes han sido amablemente proporcionadas por el autor, salvo las que se enumeran a continuación. Se han hecho todos los esfuerzos posibles por encontrar a los propietarios de los derechos; los que no aparecen están invitados a ponerse en contacto con los editores.

Página 51: Mussolini: Culture Club/Getty Images.
Página 73: Hitler: Hugo Jaeger/Getty Images.
Página 91: Erich Topp: Bundesarchiv, imagen 101ll-MW-3705-35.
Página 95: Capitán Hedley Verity: Museo Imperial de la Guerra/H 11730.
Página 103: Carné de identidad de Andrée Griotteray: Francelle Bradford White.
Página 111: La Marina Real: Museo Imperial de la Guerra/A 111.
Página 117: Teddy Suhren: Chatham Publishing.
Página 135: Octavilla *Mighter yet!:* Onslows/Biblioteca de Mary Evans.
Página 203: Ovejas: Museo de la Vida Rural Inglesa, Universidad de Reading.
Página 203: Soldados y un cerdo: Bundesarchiv, imagen 183-L24359.
Página 211: A. G. Street: Miranda Corben.
Página 259: Helmut Lent: Bundesarchiv, imagen 101I-358-1908-09.
Página 259: Me 110: Bundesarchiv, imagen 101I-399-0006-19.
Página 273: Gudbrandsdal: Bundesarchiv, imagen 146-1984-105-13A.
Página 287: Soldados fumando en Narvik: Museo Imperial de la Guerra/HU 104673.
Página 303: General Maurice Gamelin: Museo Imperial de la Guerra/O 158.
Página 313: Freddie Knoller y familia: Freddie Knoller.
Página 315: Ju 52 destruido: documentación gratuita del GNU.
Página 319: Franklin D. Roosevelt: Biblioteca del Congreso.
Página 319: Harry Hopkins: Biblioteca del Congreso.

Página 335: Churchill: Museo Imperial de la Guerra/H41846.
Página 351: Refugiados belgas: Museo Imperial de la Guerra/F 4505.
Página 377: La evacuación de Dunquerque: Museo Imperial de la Guerra/ART LD 2277.
Página 415: Estación de radar: Museo Imperial de la Guerra/ART LD 5735.
Página 419: Oliver Lyttelton visita una fábrica británica: Museo Imperial de la Guerra/P 866.
Página 439: George Darley: Daniel Kirmatzis.
Página 447: Tropas francesas: Museo Imperial de la Guerra/H 1688.
Página 461: Escuadrón 609: Jim Earnshaw.
Página 465: Ju 88: Museo Imperial de la Guerra/HU 73745.
Página 491: Los gemelos Bowles: Tim Bowles.
Página 495: Inspección de kits militares: Tim Bowles.
Página 499: *Battle of Britain*, cuadro de Paul Nash: Museo Imperial de la Guerra/ART LD 1550.
Página 505: Uniformes italianos: US TME30-240.Página 521: Adolf von Schell: Bundesarchiv, imagen 146-2006-0096.
Página 513: General John Kennedy: National Portrait Gallery/ NPGx85677.
Página 517: Construcción de motor Rolls-Royce: Museo Imperial de la Guerra/D 12125.
Página 533: U-48: Museo Imperial de la Guerra/HU 39625.
Página 545: Andrew Browne Cunningham: Museo Imperial de la Guerra/A 9760.
Página 597: El *Blitz:* Museo Imperial de la Guerra/HU 1129.
Página 603: Barcos Liberty en construcción, ambas imágenes: Biblioteca del Congreso.
Página 605:General Richard O'Connor: Museo Imperial de la Guerra/E 1549.
Página 607: Prisioneros de guerra italianos: Museo Imperial de la Guerra/E 1579.
Página 617: Donald Macintyre: Museo Imperial de la Guerra/A 16868.
Página 617: Sala de Operaciones en Derby House: Museo Imperial de la Guerra/A 4556.
Página 629: Destructor británico: Museo Imperial de la Guerra/A 5667.
Página 631: El BEF: Museo Imperial de la Guerra/F 4689.
Página 641: Tropas indias: Museo Imperial de la Guerra/E 2181.
Página 643: Sherwood Rangers: Stanley Christopherson.

Página 649: Otto Kretschmer: Bundesarchiv, imagen 183-L22207.

Página 663: Hajo Herrmann: Bundesarchiv, imagen 146-2005-0025.

Página 679: Hermann Balck: Bundesarchiv, imagen 146-1994-009-17.

Página 683: Retirada de fuerzas británicas: Museo Imperial de la Guerra/ART LD 3354.

Página 699: Convoy atlántico: Museo Imperial de la Guerra, C 2647.

Página 725: General Bernard Freyberg VC: Museo Imperial de la Guerra/E 3020E.

Página 733: Invasión alemana de Creta: Museo Imperial de la Guerra/A 4154.

Página 735:Evacuación de Creta: Museo Imperial de la Guerra/A 4200.

Índice onomástico y de materias

Ático de los Libros le agradece la atención
dedicada a *El auge de Alemania,* de James Holland.
Esperamos que haya disfrutado de la lectura
y le invitamos a visitarnos
en www.aticodeloslibros.com,
donde encontrará más información
sobre nuestras publicaciones.